

# انترناشيونال

انترناشيونال



NET

International

مجلة اقتصادية دورية دولي  
تصدر من لندن سفيرا  
وتوزع في جميع أنحاء العالم

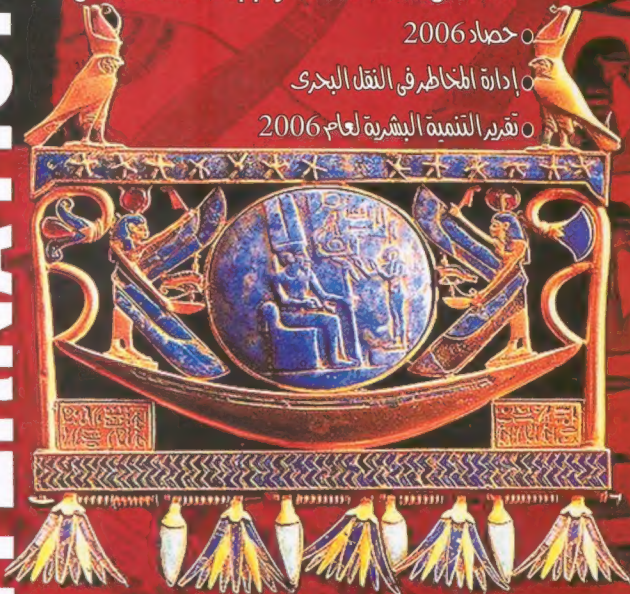
○ الصادرات المصرية فنوة .. بلا حل

● Logistics and Supply Chain Management

○ حصا 2006

○ إدارة المخاطر في النقل البحري

○ تقرير التنمية البشرية لعام 2006



○ مانه فيه مانه عليه (لا بد منه طريق بديل)

○ Sokhna port vying For Asia traffic



# **Royal Logistics**

LEADING IN FORWARDING AND LOGISTICS



- Ocean and Air Freight Services
- Consolidation
- Customs Clearance & Documentation with Electronic Data Interchange (EDI)
- Warehousing & Distribution
- Removals
- Fairs & Exhibitions
- Project Logistics
- Inland Transport
- Insurance Door To Door Coverage

- \* How did we arrive at Solution for this difficult equation ?
- \* How could we have the ability to break the routine?
- \* How could the cost of time element becomes zero ?

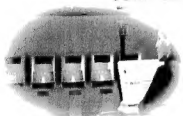
**With us costs reduced . . with us quality is increased.**

Electronic Procedures . .

Distinguished Administration.

You can count on us at all times under all circumstances for electronical customs clearance of your imported and exported cargoes specifically in Sokhna Port and Egyptian Ports in general

Cairo Office : 29 Farid St, Heliopolis, Cairo, Egypt  
Tel.: +202-4149944-4184423-4184283 — Fax: +202-4184428-4148877  
Alexandria Office: 10 El Mathaf Al Romany - El Messallah- 2<sup>nd</sup> floor  
Tel.: +203 - 4838952 - 4838951 — Fax: +203 - 4877792  
Sokhna Port Office: Sokhna Port Suez, Egypt  
Tel.: +2062-3710050-3710219 — Fax: +2062-3710051-3710221  
Port Said Office: 21 El Gaberly Street, Port Said, Egypt  
Tel.: +2066-3352940-3352941 — Fax: +2066-3352943  
Cairo Airport Office: International Cairo Airport  
International Export Center - Office N°204  
Tel, Direct: +202-2871468-2670671-2670672- EXT. 204







مجلة اقتصادية دورية دولية شاملة  
Periodical International Economic Magazine  
AS&A Publishing Limited  
Registration No. 04761287  
Camden Road, Camden Town  
London NW1 9DR DX:  
57074 Camden town

مستشار التحرير

عاصم السيد أحمد

رئيس التحرير

سيد عبد المنعم هيد

المستشار القانوني

المستشار محمد محمود بدر

الحامي بالنقض

مشرّف التحرير

عبد السلام السيد أحمد

مدبر التحرير

نشأت الديهي

سكرتير التحرير

محمد البتلاوي

الكتاب والمراسلون

جمهورية مصر العربية

القاهرة 45586455-0122286455 Tel.

إسكندرية 117174275-03-203 Telefax.

العنوان: 51 فيكتور عمانويل - سموحة

الدور الرابع شقة 19 الإسكندرية

E-mail: international\_p\_e\_m@yahoo.co.uk

أسرة التحرير

\* ريان أحمد بدوي 0123184320 (+2)

\* السيد عبد الجيد السيد 0124183204 (+2)

\* جيهان عبد الصمد 0128638978 (+2)

\* سناء كمال 0107460784 (+2)

\* شرين جلال 0106829403 (+2)

\* صفاء القاري 0103954631 (+2)

\* عبد الغنى مصطفى 0124614924 (+2)

\* محمدي محمد حال 0122550675 (+2)

\* ميادة محمود 0122833584 (+2)

\* ياسمين عبد المجيد 0129077337 (+2)

سوريا

\* ريان/ رامي تحوف

محمول

فاكس

\* السعودية - جدة

تليفون: (966) - (2) - (6369985)

فاكس: (966) - (2) - (8369459)

كندا

\* شريف صلاح مختار

تليفون: 4167250912 - +1

توزع في جميع أنحاء العالم.

AL-BINHALA ALEKHTAMIA  
مجلدات: 1995-1996

ولنا كلمة  
بِقلم مستشار التحرير

## تعديلات في الدستور المصري



طلب الرئيس محمد حسني مبارك من مجلس الشعب والشورى النظر في تعديل 34 مادة من مواد الدستور البالغ عددها 211 مادة، وذلك حتى يكون الدستور موحدا لواجبة المواطنين الإجتماعية والإقتصادية والسياسية ويتضمن هذا التعديل تأكيد دور البرلمان في الرقابة على أعمال الحكومة وإعطاء الوقت الكافي لمناقشة الموازنة العامة للدولة والحساب الختامي وتخفيف إجراءات سحب الثقة من الحكومة. وعدم حل مجلس الشعب أو إقالة الحكومة، وترشيح الأحزاب لمنصب رئاسة الجمهورية والعمل على نزعاه الإنتخابات باختيار نظام يضمن التمثيل المثالي للأحزاب وإعطاء المرأة الحق في المشاركة الفعالة في الحياة السياسية وتعميق وتوافق قضية المواطنة مع الطابع المصري باعتبارها روح الدستور وتأكيد سلطات رئيس الجمهورية وإختياره عن طريق الانتخابات العامة ومراقبة السلطة التنفيذية للسلطة التشريعية ومحاسبتها ومن المواد التي طالب الرئيس بتعديلها المادة رقم 12 و120 (الفقرة الأولى) والمواد 24 و30 و33 (الفقرة الثانية) والمواد 37 و56 (الفقرة الثانية) والمواد 73 و80 (الفقرة الأولى) وجميعها تنص على نظام إقتصادي موحد يتسبب في الحد من الاستمارات وإذا يجب التعديل حتى يمكن التعامل مع الأوضاع الإقتصادية والإقتصادية العالية ويتلقت النص الجديد مع الواقع ونسبية للفقرة الأولى من المادة 115 فإن تعديله يعطي لمجلس الشعب السلطات أداء دور فعال عند مناقشة الموازنة والتعديل في مشروعها لتحقيق المصلحة العامة كما أن تعديل الفقرة الأولى من المادة رقم 118 يقلل مدة الزمنية بين نهاية السنة المالية وعرض الحساب الختامي والتي كانت معددة بسنة كاملة

أما تعديل المادة 78 فهي خاصة ببدء ولاية رئيس الجمهورية الجديد بعد انتهاء مدة سلفة المقررة دستوريا وكذلك تعديل المواد 83 و84 بما يسمح بشغل رئيس مجلس الوزراء لمنصب رئيس الجمهورية في حالة غيابة لمئة مئة أو عند إتهامه ولحين الفصل في الإتهام ومن أهم المواد التي حرص الرئيس مبارك على إبقائها كما هي في الدستور دون تعديل مجانية التعليم ونسبية الخسنيين في المائة العمال والفلاحين وقد أكد الرئيس في مذكرته إلى مجلس الشعب والشورى على ضرورة حرصه على إختيار النظام الإنتخابي الأمثل والإشراف الحامدي لضمان نزاهة الانتخابات ون إعطاء الشعب حقه في التعبير عن إرادته السياسية ولذا تم تعديل المادة 88 لمواجهة الزيادة في أعداد الناخبين عن طريق زيادة عدد لجان الإقتراع بجانب إشراف أعضاء الهيئات القضائية على الإنتخابات التي يتم إجرائها في يوم واحد فقط لعدم التلاعب وفي النهاية،

\* وافق مجلس الشورى بالإجماع من حيث المبدأ على التعديلات الدستورية وأكد السيد صفوت الشريف رئيس المجلس على أن هذه الموافقة تعتبر بمثابة تفويض شعبي بمواصلة مسيرة الإصلاح الدستوري بما يستجيب مع تطورات الشعب ويتوافق مع معايير الواقع والتعامل مع المستجدات \* وافق مجلس الشعب من حيث المبدأ على تقرير اللجنة العامة بشأن التعديلات التي تم التصديق عليها نداء بالاسم

إن الغرض الأول من التعديلات التي حولها الرئيس مبارك هو تحسين العلاقات بين السلطات التنفيذية والتشريعية والقضائية وإعطاء رئيس الوزراء مشاركة أكبر مع رئيس الجمهورية لصنع سياسات الدولة كما أنها تعطي السلطة التشريعية الحق في رقابة مجلس الشعب على أعمال الحكومة وسحب الثقة منها وإجراء التعديلات على الموازنة العامة ولذا لابد من تشكيل لجنة على أعلى المستويات تضم كبار العناصر السياسية والإقتصادية والفكرية تكون مهمتها وضع التصور التنفيذي لهذه التعديلات حتى تتشعب مع التغييرات الدوائية.

عاصم السيد أحمد



الغالبات الشورة لا تعبر بالضرورة عن رأي اللجنة والمعتبر عن آراء كثرها ويجوز إعادة النشر مع الإذارة إلى المصدر

من أجل الشركات الراغبة في تحقيق انتشار واسع وزيادة مبيعاتها يادرو بالانصال لتجوز مساحة الإعلان





الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري  
معهد تدريب الموانئ



المعرض الخامس عشر للمعدات والخدمات البحرية

18 - 20 فبراير 2007

تحت رعاية معالي المهندس

محمد منصور

وزير النقل

ينظمه معهد تدريب الموانئ  
بالتعاون مع اتحاد الموانئ البحرية العربية  
وأكاديمية اللويدز البحرية بلندن

قاعة الزهرام بمنتجع هياتون جرين بلازا  
الإسكندرية

تليفون: 4365057 - 4340004 - 4325530 (00203)

تليفون: 4343069 (00203)

<http://www.pit-egypt.org>

معلومات إضافية: 126 مرسى (00203) 4340004 - 4325530

البريد الإلكتروني: [pit@easleda/](mailto:pit@easleda/) [info@pit-egypt.org](mailto:info@pit-egypt.org)

البريد الإلكتروني: [pit@easleda/](mailto:pit@easleda/) [info@pit-egypt.org](mailto:info@pit-egypt.org)



**MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY**

[www.mscegypt.com](http://www.mscegypt.com)

**m  
sc  
EGYPT**



**Daring to be different**

**Hot Line 19673 (19 MSC)**

Head Office: 55 Sultan Hussein St.

Tel: +203 48 55 001 (9 lines)

Fax: +203 48 55 002





نقدم خدماتنا للشحن الجوي **للصادرات والتواردات** بطائرات  
الايرباص حمولة ٤٠ طن على كل من اوروبا والشرق الاوسط  
والخرطوم بالاضافة الى شبكة خطوط مصر للطيران  
الممتدة الى اكثر من ٦٠ دولة حول العالم.

**شحناتكم القادمة برجاء الاتصال بنا**

## CARGO TERMINALS

CAIRO Terminal

Tel: (202) 6351767 / 6351358

ALEXANDRIA Terminal

Tel: (203) 4294647 / 4294648

## جمع البضائع

مجمع القاهرة

ت: (٢٠٢) ٦٣٥١٧٦٧ / ٦٣٥١٣٥٨

مجمع الاسكندرية

ت: (٢٠٣) ٤٢٩٤٦٤٧ / ٤٢٩٤٦٤٨

Customer Services: (202) 265-7578 • [www.egyptair.com.eg](http://www.egyptair.com.eg)  
[marketgm@egyptair.com.eg](mailto:marketgm@egyptair.com.eg) • [cargomarket@egyptair.com.eg](mailto:cargomarket@egyptair.com.eg)



## 7



# Sokhna Port, Case Study

The marketing concept holds that a business exists to meet customer needs. The three critical elements of marketing concept are: customer satisfaction, integrated effort, and company profit. Logistics plays a key role in each of these elements in several ways. In order for a firm to be successful, any marketing effort must integrate the ideas of having the right product, at the right price, available at the right place, at the right time, with the right promotion—these are the five Ps of the marketing mix. Logistics plays a critical role, particularly in support of getting the product to the right place at the right time. This would achieve customer satisfaction. Achieving customer satisfaction, thus, requires an integrated effort both internally and externally with suppliers and ultimate customers.

## 4. Logistics Costs as a Percentage of Product value

Identifying the cost and service impact of the logistics process is an important first step in achieving recognition for logistics. Logistics costs as a percentage of a product value, depends on the product value itself. As the product value gets higher, the percentage cost of logistics gets lower. As an example, suppose a product shipment is valued at \$10,000 for pharmaceutical products and another is valued at \$2,000 for industrial nondurable material. Because of the factors such as market conditions, level of competition, transportation modes, product perishability (damageability and shelf life), inventory carrying costs, and handling fees, the pharmaceutical company pays \$500 to distribute the product while the nondurable materials company pays \$250. In absolute terms, the pharmaceutical company pays more, but in relative terms it pays only 5% of the

product value, whereas the nondurable materials company pays 12.5% of the product value.

An organization can pursue one or more of three basic strategies to increase its profits. First, it can attempt to generate additional sales volume through increased marketing efforts; second, it may increase the price of the firm's product; and third, it can reduce the firm's costs of doing business. The latter is the strategy most companies choose as a first step to increase the company's profitability. Logistics management is essential for implementing the latter strategy.

In many organizations, logistics is one of the most promising areas where significant cost savings can be achieved. In some cases, such cost savings can have a far greater impact on the firm's profitability than increasing sales volume would have.

## 5. Global Logistics Strategies

One of the most important phenomena of the 20<sup>th</sup> century was the expansion of business organizations into every region of the World. Management of a global supply chain is much more complex than that of a purely domestic network. As it is true in domestic logistics management, an integral part of the global logistics management process is cost/service trade off analysis. Being able to properly identify, evaluate, and implement the optimal cost/service mix is always important to the organization and its customers, whether the operations are domestic or international. Some particularly important cost and service considerations relate to response time, shipping accuracy, and shipment condition as well as the cost of doing the service. Ports play an important role in response time since they control the border clearing process. Port efficiency is thus one of the main factors in the global logistics strategy considered by all companies driving at achieving a competitive

edge in the marketplace. In a study of over 200 European and US organizations, several barriers to instituting a high quality service programs were identified. Those barriers apply to the ports as well. The top six barriers were related to employees and/or organizational issues. In order of importance, these were:

1. Changing the corporate culture;
2. Establishing a common vision throughout the organization;
3. Establishing employee ownership of the quality process;
4. Gaining senior executives commitment;
5. Changing management processes; and
6. Training and educating employees

Logistics executives have seen their discipline undergo significant development over the past 40 years. Logistics activities were once dispersed throughout the organization but logistics now is a highly structured, computerized, large budget functional area. The role of the logistics executive is far different today from what it was, and most probably different from what it will be in the future. In developing countries, and particularly for ports, this function still does not exist and it is still dispersed throughout the organization. This has to be remedied soon in order for the port management teams to achieve progress and far more efficiency that they achieved so far.

to be continued



## إعداد خرائط جغرافية رقمية

صرح اللواء أبو بكر الجندي رئيس الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء بأنه جاري إعداد خرائط جغرافية رقمية لجميع محافظات مصر، تشتغل على بيانات وبيانات وافية من كل جزء من أقاليمها ويتم ذلك على شكل طبقات من المعلومات على كل خريطة من واقع إستثمارات بيانات السكان التي تم تجميعها

## محطات وأخبار

## صلاحية نهر النيل للاملاحة

تقوم وزارة النقل بتنفيذ مشروع نهر النيل في المسافة ما بين جنوب القاهرة وحتى أسوان، وذلك بغرض جعل نهر النيل صالحا للملاحة النهرية من الإسكندرية وحتى أسوان والعكس وتتلبد لأخطة الوزارة وقد صرح المهندس محمد لطفي منصور وزير النقل بأن مصر ستبدأ في استخدام نهر النيل في نقل البضائع بكثافة بعدما تم ربط هويس المحمودية بالنهر



المهندس محمد لطفي منصور

## دراسة ربط الطرق الليبية بالبحرية

كان من أولويات البحث في إهتمامات اللجنة العليا المصرية للبيئة ملف النقل وقد أكد المهندس محمد لطفي منصور وزير النقل المصري بأنه تم الإتفاق على تشكيل لجنة مشتركة متخصصة من هيئة الطرق والكباري في البلدين لتتبع أوضاع الطرق الجارية وذلك لإعداد دراسة فنية لربط طريق الكفرة الموصلات وادي خلط وطريق تشكني والموصلات بجانب الطريق والكباري بين البلدين أو الابرأ

## محمد الديب

## حطم كل الأرقام القياسية في الرماية



بحمد الله تعالى فاز اللواء أ/ح/ محمد الديب بالمركز الأول البراد في أول مسابقة أقيمت بنادي الصيد المصري بالإسكندرية لوسم عام 2007 حيث حصل على كأس الرماية الشامل لكن هذه المباراة المنوعة تقام لأول مرة بالإسكندرية وشملت الرماية بالفرطوش على الأنفاق من الصخرة ثم الرماية على أنفاق الأنبارج (الاسكيت) ثم الرماية على الأنفاق المزينة وأخيرا على الأنفاق ذات الأجنحة (الانكتروسيل). وقد قام السيد المستشار/ إسماعيل البيسوي رئيس مجلس إدارة نادي الصيد المصري بالإسكندرية بتقديم كأس المركز الأول في بطولة الرماية الشامل البراد فوق 60 سنة للرامي المخضرم اللواء أ/ح/ محمد الديب كما فاز بالمركز الأول تحت 60 سنة الرامي/ عمر السوسني وفاز بالمركز الأول للشايفين الرامي/ كريم مختار. والصيد والكثير أن الرامي المخضرم/ محمد الديب كان قد فاز بقلوب ميدالية ذهبية عام 1960 وبأول بماركس هوائية بقتدار وبمهارة. وقد حضر البطولة فيون من الرماة وأعضاء نادي الصيد المصري بالإسكندرية.

وأصدر تحرير المجلة تهنيئاً الفائزين في هذه البطولة



# Logistics and Supply Chain Management

DR. ISMAIL MOBAREK



The logistics process affects almost every sphere of human activity, directly or indirectly. Few areas of business have as significant an impact on a society's standard of living as logistics. However, logistics has never been identified as a process which needs a systems approach in handling its elements until the last two decades. Now organizations recognize the need to understand the logistics process and to train its employees to deal with its various elements collectively and not individually.

## Introduction

The main objective of this study is to understand the intricacies of logistics and its relation to supply chain management. Applications and optimization of logistics added value is similar whether the organization is production oriented or service oriented. Ports are usually categorized as service sectors, however, for this study ports will be considered a productive sector which produces services. Sokhna Port, in particular, is directed to combine both services and production, with the inclusion of many industrial complexes within the port. For this reason it becomes imperative for all the staff of the port to understand the importance of logistics and supply chain management in order to be able to work as a team and combine their efforts for the success of their organization.

## 2. Definition of Logistics and Supply Chain Management

Until now, many executives would not know the difference between logistics and supply chain management. The two terms are very close to each other and distinguishing the difference needs some insight into the definition of each. Technically speaking the two terms are officially defined as follows:

**Logistics Management:** is that part of the supply chain process that plans, implements, and controls the efficient, effective flow and storage of goods, services and related information from the point of origin to the point of consumption (destination) in order to meet customers requirements.

**Supply Chain Management:** supply chain management is the integration of key business processes from end user through original suppliers that provides products, services, and information that add value for customers and other stakeholders.

A number of important differences exist between the above two definitions. First, and foremost, supply chain management is the management of eight key business processes, namely:

1. Customer relations management;
2. Customer service management;
3. Demand management;
4. Order fulfillment;
5. Manufacturing flow management;
6. Procurement;
7. Product development; and
8. Returns.

**Logistics Activities:** Logistics activities encompass all the activities involved in the flow of production of services from the point

of origin to destination including:

1. Customer Service;
2. Demand Forecasting;
3. Inventory management;
4. Logistics communications;
5. Materials handling;
6. Order processing;
7. Packaging;
8. Parts and Service support;
9. Plant and warehouse site selection;
10. Reverse logistics;
11. Traffic and Transportation;
12. Warehousing and storage.

The similarity between the functions of logistics management and supply chain management is quite clear. However, logistics is looking at individual tasks while supply chain management is a corporate task.

Thus, while logistics is looking inward in a company, supply chain management spans organizational boundaries as it considers trade-offs both within and among organizations regarding where activities should be performed such as where inventories should be held.

**Systems Approach:** While logistics and supply chain management are systems in themselves, each is a network of activities with the purpose of managing the orderly flow of material and personnel within a logistics channel. The systems approach is a simplistic yet powerful tool for understanding the interrelationships. The systems approach simply states that all functions or activities need to be understood in terms of how they affect, and are affected by other elements and activities with which they interact.

While it might be desirable to have high inventory levels in order to improve customer order fulfillment, high inventory levels increase storage costs as well as the risk of obsolescence. Those unfavorable factors must be traded off with the favorable aspects of a decision before arriving at a decision on inventory levels. Without considering the impact of decisions on the larger system, such as the firm or the distribution channel, sub-optimization often occurs. That means while the individual activities in that system appear to be operating well, the net result on the total system is relatively poor performance. To understand the opportunities for improvement, and the implication of those opportunities, the system must be viewed as a whole.

Irrespective of the official definitions mentioned above, in layman's terms, any

is part of the logistics chain, management of those individual activities, collectively, to continue adding value to the product or service is logistics management. The collective management of the departments or organizations responsible for the parts of the logistics chain is supply chain management.

As an example, exporting cement from a port. The logistics chain of the cement production is one cycle, which is beyond the scope of interest of a port. However, as soon as the cement goes out of the factory, being loaded on a truck or rail car, moved to a port, unloaded and stored, loaded onto a ship, transported by Sea to another port, unloaded into stores, loaded on trucks or rail cars to destination at which it is unloaded. Every one of those activities adds value to the product. Each entity is responsible for optimization of its part and all the activities form the logistics chain and Logistics management is the management of each of the activities. Putting all the activities under one management is the supply chain management. Later on in the case study of Sokhna Port this concept would be discussed at length in order to reach optimum operation and competitiveness.

## 3. Logistics Activities and their Importance to the Economy

The rising affluence of consumers has led to increasing national and international markets for goods and services. Thousands of new products and services have been introduced in the past decade and are currently sold and distributed to customers in every corner of the world. To meet the challenges of expanded markets and the proliferation of new products and services, business firms have increased in size and complexity. Multiple-plant operations have replaced single plants. The distribution of products from point-of-origin to point-of-consumption has become an enormously important component of the gross domestic product (GDP) of industrialized nations. In the US it is estimated that the logistics activities constitute about 10% of the GDP, thus it is a significant component of the GDP. In the developing nations, this component can go up, due to inefficiencies, to 30% of the GDP. As such it is a significant component of the economy and should be given the importance it deserves.

In recent years, effective logistics management has been recognized as a key element in improving both the profitability



# Container Ports Efficient Development and Operation

PREPARED BY : ENG. MOHAMED RAMZY AWAD  
"COASTAL & PORT ENGINEER"

**The operational flexibility can be evaluated relating to the following items:**

**Land Availability in the Port Area:** Setting up the port will require, in addition to the water and land areas, space to be appointed as disposal area for dredging spoil if dredging has to be done. The adjacent area to locate the port related facilities should be at an elevation higher than the expected maximum water level to ensure safety against flooding and provision of drainage.

## **Container Traffic Forecast for Development Phases :**

A forecast container throughput analysis should be made to determine the trend over 20 years period considering different scenarios. The medium and the maximum growth scenarios should be considered in the evaluation of the required quay length and stacking area respectively.

**Productivity Requirements:** For the ship side operations priority for berthing, crane availability and the corresponding gangs should be provided immediately to the deep sea vessels. For the land side operations, estimation of the maximum daily number of trucks (for road service) or wagons (for rail service) that is expected to enter the ports. Their arrival either for picking or dropping containers should be scheduled or considered with priorities.

**Yard Operation System :** Many basic handling systems can be used in the port yard. The yard planner has to choose the system that most suits to achieve the required operation level. Individual use or in combination with horizontal transport system is another important decision. Examples for the available handling systems, beside the quay cranes, in the yard area are [Gantry crane system, in combination with the tractors and trailers, Straddle carrier system or reach stackers].

**Berth Occupancy :** In general, the berth efficiency can be evaluated according to its availability (Occupancy). The berth occupancy can be evaluated by a special percentage, well known internationally as the berth occupancy factor (B.O.F.). For the accurate calculation for the (B.O.F.), the following information should be available :

- \* The total throughput / Year (In / Out) of the port presented in TEUs.
- \* The number of moves (Boxes) / Vessel, according to the ship capacity in TEUs and the corresponding TEU factor (Between The 20-ft and 40 ft containers).
- \* Average performance of the cranes presented in (Moves / hr.).
- \* No. of working days/yr. For the main seaports, it is 350 days/yr. minimum.
- \* Time losses, which includes : [Operational loss time, Losses attributable / Vessel, Shifts changing, Meals, etc., Average occupation rate for the cranes].

The number of calling vessels/year (for the different development phases) can be calculated according to the total throughput (In/Out) in TEU. Separation in calculation can be done for both the feeders and the main line vessels in case of using different berths.

## **Container Dwell Time and Land Utilisation:**

The dwell time for different types of containers expected to be in the port area as (Export, Import, Empty and Transshipment) containers is one of the most important factor for the yard planning and efficient utilization. The stacking height for each type

according to the required handling speed is also very important item for the port efficiency. According to the annual throughput and the handling system to be used within the port, a high yard utilisation rate for the storage can be achieved.

**Equipment Utilisation :** The operational efficiency of the handling system is directly related to the utilisation rate of the equipment. In this vein, the port operator would ensure that the maximum capacity of each individual piece of equipment does not exceed (75% - 85%, with average percentage of 80%).

**Ship Owner's Requirements:** The port operator should recognise the fact that without close co-operation with the ship owners, it is not possible to make realistic plans for the efficient yard utilisation and so flexible operation for the port. The main information to be provided by the vessels owners for the port future plans can be pointed in the following :

[Expected number of sailing (Calls)/ Week, Number of handled containers/call, Forecast of additional sailings in the future, Ship's information as (LOA, Beam, LBB, No. of hatches, distance between adjacent container bays, operational draught and type of lashing system).

## **Traffic Flow Within the Container Port:**

Internal operation of a container ports (terminals) is quite complex and has to be studied in depth. Internal transport, container stacking and relocation is trying to prepare for ship arrivals/departures by suitable stacking of containers according to destinations and distribution modes of transport in order to reduce the dwell time to minimum. To ensure the proper operation cycle, the traffic flow inside the port should be controlled by the circulation rules, decided by the port management staff. Fig. (1) presents examples for both sea and land sides operational systems in container ports.



Quay side Crane (Berth with Apron)



Rubber Tire Gantry Crane (RTG), (Fixed System)



Rail Mount Gantry Crane (RMG), (Fixed System)

Straddle carrier



Straddle Carrier (Free System)



Reach Stacker (Free System)

Fig. (1) Examples For Both Sea and Land Sides Operational Systems in Container





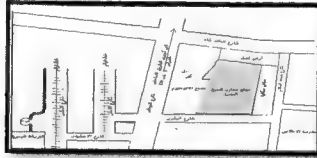
وزارة الاستثمار  
الشركة القابضة للنقل البحري والبري  
شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع

# مستودع البشرى

يدير شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع راحة شركات تداول الحاويات والبضائع بالجمهورية أن تعلن عن بدء تشغيل المستودع الجديد التابع للشركة بمنطقة البشرى اعتباراً من ١٥ سبتمبر ٢٠٠٦.

## الوصف العام:

- تبلغ مساحة المستودع ٨٢٧٠ متر مربع دور أرضي وأربعة أدوار متكررة.
- يتوفر بالمستودع مجموعة من المصاعد الكهربائية خاصة بالبضائع حمولة ٣ طن.
- موقع متميز بمنطقة البشرى القريبة من حدود ميناء الإسكندرية ويرتبط بشبكة الطرق الرئيسية بالمنطقة كذا القرب من كوبري القناري - باب (٢٧) المؤدى إلى الطريق الدولي الساحلي و باقي الطرق الرئيسية (الصحراوي - الزراعي).



- المستودع مؤمن عليه ضد المخاطر المختلفة ومزود بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية وكذا نظام إنذار مبكر ضد الحريق.

## نشاط المخزن:

- تخزين جميع أنواع البضائع الواردة (F.C.L) - (L.C.L) ما عدا البضائع الخطرة والمواد الغذائية والأدوية.
- تخزين السيارات الخاصة بنظام الإفراج المؤقت (التربتيك).
- التفريغ الفوري لمشمول الحاويات وسرعة إعادة الفوارغ لتوفير غرامات التأخير.
- تقديم خدمات تداول البضائع بسهولة وسرعة ومرونة.
- بالمخزن مجمع جمركي متكامل مجهز بالحواسيب الآلية لإنهاء كافة إجراءات التخليص الجمركي سواء الكلي أو الجزئي للرسائل بدون حد أدنى.
- إمكانية التأجير السنوي لمساحات تخزينية.
- تعريف متميزة ومناقسة.

نرحب بتشريحتكم لمقر المستودع للتعرف على إمكانياته وخدماته.

العنوان: مستودع البشرى - شارع البشرى - القناري - الإسكندرية - تليفون ٠٣/٤٤٥١١١٥

لمزيد من المعلومات برجاء الاتصال بالشركة على الأرقام الآتية:

نكس ٠٣/٤٨٦٢١٢٤

نكس ٤٥٦٦ A.C. H. UN

Website: alexcont.com

E-mail: alexcont@alexcont.com





أسرة تحرير المجلة

وجميع العاملين بها

يتقدمون بالتهنئة القلبية إلى

معالي الفريق / أحمد على فاضل

رئيس هيئة قناة السويس

بالثقة العالية

التي أولاها سيادته

فخامة الرئيس



**محمد حسنى مبارك**

بتجديد فترة رئاسته للهيئة

ويتمنون لسيادته دوام التقدم والإزدهار





شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع إحدى الشركات الرائدة العاملة  
فى مجال تداول الحاويات والبضائع بميناء بورسعيد ومنطقة الشرق  
الأوسط وقد أنشئت الشركة لتحقيق الأهداف التالية :

- تقديم أفضل الخدمات والتسهيلات لبواخر الحاويات من مختلف الأجل  
التي تداى محطة حاويات الشركة.

- تطوير التشغيل عن طريق أحدث النظم التكنولوجية والعمية  
فى تداول الحاويات لتحسين خدمات المحطة وتحقيق  
أعلى إنتاجية تنافسية عالمية .

- زيادة معدلات التداول عاماً بعد عام حتى وصلت الى  
أكثر من ٨٥٠٠٠ حاوية مكافئة فى ٢٠٠٤/٢٠٠٥ م .

- تداول البضائع العامة والحبوب الصب بأمان وبأقل  
تكلفة وأعلى كفاءة من خلال الموارد البشرية ذات  
الخبرة العالية .

### نشاط تداول الحاويات

- ساحة الحاويات ٢٤٣٥٠٠

- لاطقة السنوية لمخطة ٧٠٠٠٠ حاوية مكافئة .

- المعدات : ٧ ونش رصيف صلقى .

٢ ونش رصيف متحرك . ٦ ونش ساحة صلقى (RTG)

٣ ونش ساحة (R.S) ٤٧ جرار مولى بالمقطورة .

### نشاط تداول البضائع

يتم بالشركة تداول جميع أنواع البضاعة العامة والحبوب الصب .

- الطاقة التخزينية للبضائع الصب ٥٠٠٠٠ طن .

- معدل التداول ٨٠٠٠ طن / يومياً .

### الميناء الجاف

- يقع على مساحة ٢٥٠٠٠٠ بمدينة العاشر من رمضان .

- طاقة المحطة ٢٠٠ حاوية مكافئة بضائع عامة / سيارات .

- مساحة المخزن المشترك ٢٢٠٠٠ م٢ .

شارع مصطفى كامل وعزمى مبنى هيئة ميناء بورسعيد الدور السادس

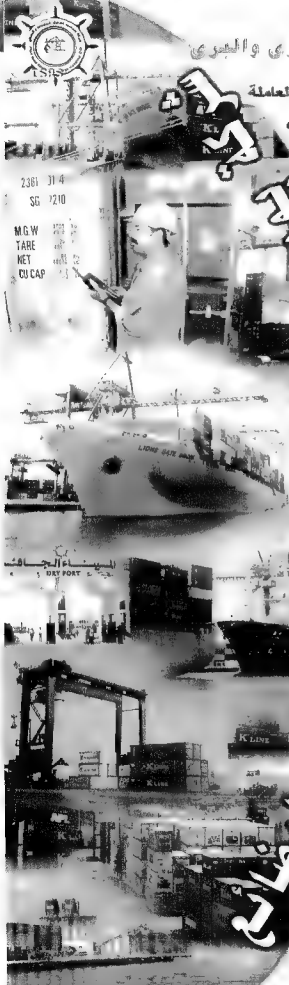
WEB: www.pscchc.com

E-MAIL: info@pscchc.com

٠٦٦٢٢٠٤١٩ فاكس

٠٦٦٢٢٠٨٩٤ ٠٢٢٢٢١٥١ ت

تداول الحاويات والبضائع







111. 112. 113. 114. 115.

YOUR LOCAL AGENT  
IN ALL EGYPTIAN PORTS

..... - .....

1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024, 2025, 2026, 2027, 2028, 2029, 2030, 2031, 2032, 2033, 2034, 2035, 2036, 2037, 2038, 2039, 2040, 2041, 2042, 2043, 2044, 2045, 2046, 2047, 2048, 2049, 2050, 2051, 2052, 2053, 2054, 2055, 2056, 2057, 2058, 2059, 2060, 2061, 2062, 2063, 2064, 2065, 2066, 2067, 2068, 2069, 2070, 2071, 2072, 2073, 2074, 2075, 2076, 2077, 2078, 2079, 2080, 2081, 2082, 2083, 2084, 2085, 2086, 2087, 2088, 2089, 2090, 2091, 2092, 2093, 2094, 2095, 2096, 2097, 2098, 2099, 2100, 2101, 2102, 2103, 2104, 2105, 2106, 2107, 2108, 2109, 2110, 2111, 2112, 2113, 2114, 2115, 2116, 2117, 2118, 2119, 2120, 2121, 2122, 2123, 2124, 2125, 2126, 2127, 2128, 2129, 2130, 2131, 2132, 2133, 2134, 2135, 2136, 2137, 2138, 2139, 2140, 2141, 2142, 2143, 2144, 2145, 2146, 2147, 2148, 2149, 2150, 2151, 2152, 2153, 2154, 2155, 2156, 2157, 2158, 2159, 2160, 2161, 2162, 2163, 2164, 2165, 2166, 2167, 2168, 2169, 2170, 2171, 2172, 2173, 2174, 2175, 2176, 2177, 2178, 2179, 2180, 2181, 2182, 2183, 2184, 2185, 2186, 2187, 2188, 2189, 2190, 2191, 2192, 2193, 2194, 2195, 2196, 2197, 2198, 2199, 2200, 2201, 2202, 2203, 2204, 2205, 2206, 2207, 2208, 2209, 2210, 2211, 2212, 2213, 2214, 2215, 2216, 2217, 2218, 2219, 2220, 2221, 2222, 2223, 2224, 2225, 2226, 2227, 2228, 2229, 2230, 2231, 2232, 2233, 2234, 2235, 2236, 2237, 2238, 2239, 2240, 2241, 2242, 2243, 2244, 2245, 2246, 2247, 2248, 2249, 2250, 2251, 2252, 2253, 2254, 2255, 2256, 2257, 2258, 2259, 2260, 2261, 2262, 2263, 2264, 2265, 2266, 2267, 2268, 2269, 2270, 2271, 2272, 2273, 2274, 2275, 2276, 2277, 2278, 2279, 2280, 2281, 2282, 2283, 2284, 2285, 2286, 2287, 2288, 2289, 2290, 2291, 2292, 2293, 2294, 2295, 2296, 2297, 2298, 2299, 2300, 2301, 2302, 2303, 2304, 2305, 2306, 2307, 2308, 2309, 2310, 2311, 2312, 2313, 2314, 2315, 2316, 2317, 2318, 2319, 2320, 2321, 2322, 2323, 2324, 2325, 2326, 2327, 2328, 2329, 2330, 2331, 2332, 2333, 2334, 2335, 2336, 2337, 2338, 2339, 2340, 2341, 2342, 2343, 2344, 2345, 2346, 2347, 2348, 2349, 2350, 2351, 2352, 2353, 2354, 2355, 2356, 2357, 2358, 2359, 2360, 2361, 2362, 2363, 2364, 2365, 2366, 2367, 2368, 2369, 2370, 2371, 2372, 2373, 2374, 2375, 2376, 2377, 2378, 2379, 2380, 2381, 2382, 2383, 2384, 2385, 2386, 2387, 2388, 2389, 2390, 2391, 2392, 2393, 2394, 2395, 2396, 2397, 2398, 2399, 2400, 2401, 2402, 2403, 2404, 2405, 2406, 2407, 2408, 2409, 2410, 2411, 2412, 2413, 2414, 2415, 2416, 2417, 2418, 2419, 2420, 2421, 2422, 2423, 2424, 2425, 2426, 2427, 2428, 2429, 2430, 2431, 2432, 2433, 2434, 2435, 2436, 2437, 2438, 2439, 2440, 2441, 2442, 2443, 2444, 2445, 2446, 2447, 2448, 2449, 2450, 2451, 2452, 2453, 2454, 2455, 2456, 2457, 2458, 2459, 2460, 2461, 2462, 2463, 2464, 2465, 2466, 2467, 2468, 2469, 2470, 2471, 2472, 2473, 2474, 2475, 2476, 2477, 2478, 2479, 2480, 2481, 2482, 2483, 2484, 2485, 2486, 2487, 2488, 2489, 2490, 2491, 2492, 2493, 2494, 2495, 2496, 2497, 2498, 2499, 2500, 2501, 2502, 2503, 2504, 2505, 2506, 2507, 2508, 2509, 2510, 2511, 2512, 2513, 2514, 2515, 2516, 2517, 2518, 2519, 2520, 2521, 2522, 2523, 2524, 2525, 2526, 2527, 2528, 2529, 2530, 2531, 2532, 2533, 2534, 2535, 2536, 2537, 2538, 2539, 2540, 2541, 2542, 2543, 2544, 2545, 2546, 2547, 2548, 2549, 2550, 2551, 2552, 2553, 2554, 2555, 2556, 2557, 2558, 2559, 2560, 2561, 2562, 2563, 2564, 2565, 2566, 2567, 2568, 2569, 2570, 2571, 2572, 2573, 2574, 2575, 2576, 2577, 2578, 2579, 2580, 2581, 2582, 2583, 2584, 2585, 2586, 2587, 2588, 2589, 2590, 2591, 2592, 2593, 2594, 2595, 2596, 2597, 2598, 2599, 2600, 2601, 2602, 2603, 2604, 2605, 2606, 2607, 2608, 2609, 2610, 2611, 2612, 2613, 2614, 2615, 2616, 2617, 2618, 2619, 2620, 2621, 2622, 2623, 2624, 2625, 2626, 2627, 2628, 2629, 2630, 2631, 2632, 2633, 2634, 2635, 2636, 2637, 2638, 2639, 2640, 2641, 2642, 2643, 2644, 2645, 2646, 2647, 2648, 2649, 2650, 2651, 2652, 2653, 2654, 2655, 2656, 2657, 2658, 2659, 2660, 2661, 2662, 2663, 2664, 2665, 2666, 2667, 2668, 2669, 2670, 2671, 2672, 2673, 2674, 2675, 2676, 2677, 2678, 2679, 2680, 26

*(The page contains faint, illegible markings or bleed-through from the reverse side.)*



# أمام طفل الشارع ذلك الكابوس المخيف!

بقلم/ وداد شلبي -

عضو مجلس الشعب المصري السابق ورئيس جمعية سيدات أعمال إقليم الإسكندرية



**هبة.. وفي نوبة صبحان استيقظ المجتمع والراي العام على جريمة، التزويج، وهول الأعلام على التفاعيل وأسف من حسانيته جنون القضية وهونها وذل لانها وهونها على خرطة السنوية العامة للمجتمع بكافة أبعاضه وصلاحياته وكأن الأمر جليها معتمدا.. وتسايفت إلى هجرة تلك تقع إرايا الأعلام بالهنا وبها وبها على أكل وجهه وعلى عادتنا على أن يكون مسئول يدفع عن نفسه أصابع السنوية على صورة تقتصر إلى الشجاعة والتوجه روح السنوية العفة.. فلذلك يعاول أن يغسل يديه من الجاني الذي يرى فيه أن هناك المجرم إشارة إلى مسئوليته القميصية.**

هجرة.. كما شاركت في هذا اللقاء وأثر أعماله الإعلامية الكبيرة اللازمة الأستاذة فاطمة فواز رئيس القاء الثانية حينما كانت تتولى قيادة القاء الخامسة وحرصت على أن يتم إبداء ورشة العمل بجمع تسجيلا في أفعال الشوارع كانت قد أشرقت على إعداده.. بل الأكثر من هذا اشتركت جميع المنديات وهدمت ورشة القاء الخامسة في أعمال الورشة بصفة مشاركين فاعين حتى يتكهن كل من يقابل بين حجم المشكلة وبعمق الإيماء الإعلامية فكانت تجربة رائعة فضلا عن كيفية من رجال الصحافة القومية والعزوية وزادته الشباب وسعد العرب.. وقد كان لهذا الدور الذي أحسنه ورشة العمل أن خلقت قناة العربية برنامجا كاملا من الورشة.. وعن المشكلة وقام الإعلامي الكبير والصفي محمد صلاح الزهار بإعداد تقرير تلفزيوني إذاعة تلك القاء الفضائية التي السبت بالإيماءة إلى ما أداته القاء الخامسة من برامج حول أي صعيبة المخرى والتأثير الناتج التي سلب بصورة غير مسبوقة على حجم المشكلة بعيدا عن أي صعيبة ويكل أمانة بل سيد ماخ تبادل الإتهامات أو إيراد.. التمهيد وشروع المسئولية وقد توصلت تلك التوبة التي تتراقى في الأراء تستحق أن تلقى إهتمام المسئولين.

كانت هذه ملاحظة روى لكنك ربيب غير ملجوع بل تتحلى بالمسئولية الخبير رغم مشاركة ويكل ورشة الشئون الإنسانية في أعمالها. ويقاسي السادة والمسئولين المسئولين بصفون الإسكندرية أنها أخسب "حقل تجارب" فكل تجربة ناجحة لا تكتفي إلا بالواجب إلا إذا حصلت على شهادة الخبرة من الإسكندرية لتفهيها وحتى المشورة التي الكبري لم تبدأ إلا على الإسكندرية على مقدمتها مشروع لتأمين الصعي حتى التسليما.. وحتى الصعيحة.. وحتى المجلس البلدي.. والمنتظمات غير الحكومية حيث كانت الأولى من أوسع الجوانب أحيانا ناطقة بما حجمها الإنسانية أدم بصليبي. ومن جميع التجربة التي.. والرباب أول من تلقى قضية أطفال الشوارع بأسلوب غير تقليدي.. بل أن روى تلك التجربة التي إلتصق الإعلامي حاصرت مسبقا بل أن هناك من الواجب نظرون من خلال ذلك المؤسسات الإنسانية العريقة.. بل الرباب إلى رجال الإعلام الطماء أقدموا في أوائل القرن الماضي مفهومة (الفالروية) التي تخرج فيها كوارث طيبة وكان آخر من أشرقت عليها الآراء جرحى عدم الدين ومن أذا الفئات الشريفة الضعيفة ذريت وكادت من أعظم التجارب التي تلقى على أديم الأرض.. ولكن ذلك كالبكرة العظيمة من التضاضية الكبري ومحمد كمال بدوي الذي أنشأ مؤسسة وطنية إسماعية أسماها جمعية العربية والتي يتولها حاليا أحد رموز العمل الاجتماعي في مصر مالمى المستشار محمد عبد العزيز الجندي النائب العام الأسبق.



إلى قضية أطفال الشوارع لا يمكن أن نشتصينا على العمل مدامات كذا الأمر لا مجتمعية.. لا يكفي فقط أن نترف الدعوى على كل هؤلاء الأطفال.. ونقتصر على تلك الحالة المظلمة.. التي لا تقدر على دفعها إلى قيادة تاريخية للعمل الوطني والإنساني وهي السيدة الفاضلة سوزان مبارك قائدة العمل التطوعي في مصر وأحد رموزها في العالم.. لكن القادة الذين تغص في انخراطا جميعا المسئولين لكي تفتح حول فدائهم المسئولين فإن ندائنا ستكون نقطة الانطلاق المصرية بفكر جديد مشور يندفع من كصل المسئولية وأمامنا سداسات من الأهم المتحدة.. وهيئات محترفة مثل جمعية (كاريتاس) المؤسسة الأم قويا الصامعة على قضية (تول).. بالمسئولية التي استطاعت القضاء بكل العطاء على ظاهرة (شال الأطفال) خاصة في الرب.. جديدة بلان قطع من المجتمع شرو هذه الظاهرة وهي أطفال الشوارع التي لن تحصى من انتشار شال الأطفال.

وواجب الأمانة يقتضي ذكر أن هذه الظاهرة قد موشت في الإسكندرية منذ ثلاث أعوام بالضبط على عدة مستويات.. الأولى كانت جمعية أهلية ومنظمة غير حكومية ومجموعة من الناشطين في جمعية الصبري والمخشي ومنظمة المزارين والتي يرأس مجلس إدارتها الناشط الاجتماعي الأسبق محمد شافعي وفيه كنهته الله بالصحة بإنشاء مركز استقبال في شارع مسجد حجاج ومنظمة الشوارع واستطاعت هذه الجمعية الصامعة في حركتها رغم شدة إهمالها إمكانية أن أحظى بشرف الرئاسة الفخرية لها أن تقدم نموذجا ربي يمكنه يوم مسوق في عالم التصدي لهذه الظاهرة للمجتمعية لدرجة أن أصداء هذه التجربة وصلت إلى خارج مصر ما دعا سفير النمسا بالقاهرة أن يترك مسؤولياته الدبلوماسية ويحضر زيادة مقر الجمعية في مقر الخلف والحفاظ على أهمه وصفي أبو الوافي ورجال الشئون الإنسانية الصامعة في جميع عرض كفي في قصر الإبداع وشاهد الجميع بما فيه من مثل وزارة الداخلية قصة نجاح التجربة. وبار حديث بين أطفال الشوارع وسفير النمسا لدرجة أنه أبدى إعجابه بأحد الأطفال.. وقال (إذا تصعبت الأمور سأعطيها لك) هذا نموذجا.. بل الأكثر من هذا.. أن السفير النمساوي قد وجه الدعوة إلى أن هذا الطفل التميز الذي تلاق عنه أنه من أطفال الشوارع.. لكي يجره فديما.. بعد وفد من أطفال الصبريين المتشربين في المدارس يودون لإخراهم.. فإذا بهم جميعا يبدون أنه يحصل على جائزة دولية تقوية في موهبة الفنا.. ويكمنه لأول على زلزال المرحلة.. بل الغريب أن الأطفال لم يتكشروا أن هذا الطفل في الأصل كان من أطفال الشوارع.. ونماذج أخرى منهم من تعود على عتبة عادة الإهمال وذلك بعد أن قدمت لهم التجربة دفاتر تفويها تكون بدلا لهم ويتجهجوا على مواصلات غير مسبوقة عند الأطفال.. كانت كيات المسئولين في طين ياقون بزيارة هذا الطفل الذي أخشى بمطابقة حيل تشارل رئيس الجمعية الأسبق محمد شافعي وفيه وتخرج بصفه ملكا في أي شخص يكون كليل للأطفال ولكي تحدث لها لانداع والتقاليد بين هؤلاء الأطفال والمجتمع تحت إشراف اجتماعي صامع ورياضي.. والأكثر من هذا أنها تعتبر أروع نموذجا لتفاني غير مسبق روى في مستوى مصر كلها بل جمعية إنسانية عريقة.. جمعية صامعة خالية وفي جمعية كارتاس مصر.. التي قامت بتبنيهم المكان على أرقى ما يمكن أن تكون فيه رعاية للطفل.. ولست أدري ماذا تم تجاهل هذه التجربة.. واعتقد أن الإسكندرية سوف تلعب لعبة خاصة من محافظة الإسكندرية الواء أمام لبيب الذي يطعي العمل التطوعي كل الزوايا والامتياز..

واستمرارية لهذه الرسالة أطلعت الإسكندرية أول صعيبة لظاهرة هذه الظاهرة من خلال رؤية منهجية علمية حيث عقدت أول ورشة على أي مستوى مصر كلها حول الدعم الإعلامي من أجل حياة أطفال الشارع وقد تفضل الدكتور محمد أحمد سعد -الأم رئيس جامعة الإسكندرية- لسابق وفاق على أن عقد التوبة تحت رعايته بل أنه لجامعة قام بتأجيل اجتماع مجلس جامعة الإسكندرية لكي يتكهن من حضور افتتاح هذه الورشة تغييرا عن انكسار اهتمامات وشعوره الوطني بطشور الظاهرة فهو رجل تميز بلكائنه السياسية الرفيعة وله روى للمروق والوطنية ورعة ثقافته ويحكم اتصالاته الدولية أدرك أهمية الورشة العلمية ويحضر تلك التوبة من العماء الأستاذة الفاتكة كمال محمد قنديل والدكتور طارق القيلي والمكتورة هنية الكاشف.. وقد كانت لجامعة الإسكندرية لهذه التوبة التي تطلعتنا جميعا كارتاس مصر ومشور مبادرات الصامعة لجمعية بالتدريج مع منظمة الأمم المتحدة للطفولة (اليونيسيف) في الفترة من (30 نوفمبر حتى 2 ديسمبر عام 2004) أي قبل ظهورها في التبرين.. وبمعين.. وانطلقت الصعيبة من الإسكندرية وكانت منظومة رائدة.. وواجب الأمانة يقتضي عني أن أسوق جهد شايته كمد الذي شاركتا في إعداد المؤتمر لإنشاء مصر الألفية.. الذين أعطوا هذه القضية ما تستحقه من جهد في الإعداد وفي تدعيم الكيفية الدكتور ممدى جرس والدكتور يوسف وفيه ممدى مصر كارتاس الإسكندرية.. وكان يتابع معنا الدكتور ممدى جرس والدكتور كارتاس مصر.. وبالأستاذ هاني مريس المسئول لشعور ورعاية أطفال الشوارع بكارتاس.. وكانت تلك الجهود المنظمة شروها حيث أثرت اهتمام اللدير الأسبق ليرام الشتي.. واليونيسيف سالي وفيه التي شاركت بالحدث من نقافية حقوق الطفل وندى الإعلام في تخطيطها والحيث التي قدمت من الأستاذة الفاتكة مدام عازر استشارية المركز القومي للبحوث الاجتماعية والجنائية والدكتور شفتح ضميم من الجمعية الأمريكية.. وأمام الدكتور صفي قيمي ربي قسم علوم الصعيبة ممدى جازان واستشاري لشعور ورعاية أطفال الشوارع كارتاس.. والدكتور صفي ملك من الصعيبة الأمريكية والدكتور ممدى ممدى من اللمد الأم القومية المسكندرية.. وأد شك أن الدكتور شتم بالترام في الأسهميات والأفني قد ربي دعوة المشور الضعيفة الفاتكة الفديرة الأستاذة سميرة عبد العزيز نجمة السيمنا والتلفزيون وفي خروجة كلية التجارة بجامعة الإسكندرية.. والكاتب الكبير الراتب الأستاذ محفوظ عبد الرحمن الذي صاغ أروع المساملات الاجتماعية والتاريخية وأشهرها (البلع مسلسل) الذي كثره الأثر الذي كثره على اليوم.. وقد اعتذر عن عدم الحضور الكاتب الكبير عاقب الإسكندرية الأستاذ إسماعيل أبو كشافة لطروف



## بقلع عبد السلام السيد أحمد



مضى عام 2006 بكل ما كان فيه من أحداث عنف ودماء وأزمات وكوارث كان لها أكبر الأثر على الحياة العالمية .. كما أنه كان عام التعصب الطائفي والاختلاف السياسي والحروب الأهلية ..

### فلسطين:

• عمت مجازر واجتياحات قوات الاحتلال الإسرائيلي نفذة والصفة حيث تم تدمير المنازل وحصد الأرواح البريئة.

• اغتيلت إسرائيليات لقبضات حركتي حماس والجهاد الإسلامي بعد أسر الجندي الإسرائيلي جلعاد شاليت.

• صمودية الاتفاق بين حركتي حماس وفتح بل وتبادل للواجبات بالأسلحة بينهما.

### وفي لبنان:

• قتل حزب الله عدد من الجنود الإسرائيليين وأسرى اثنين مما أدى إلى عنف وشراسة رد الفعل الإسرائيلي، وشن الحرب الأكثر من شهر مما أدى إلى تدمير البنية التحتية، وفرض الحصار البري والبحري والجوي بجانب حصد الأرواح وتشريد المدنيين.

### وفي العراق:

• أدت العمليات العسكرية للقوات الأمريكية وحلفائها إلى قتل 18200 قتيل عراقي.

• تشكلت حكومة العراق بعدما أحكم الشيعة سيطرتهم الرسمية على المواقع المقدسة وبالأولى انفجار العنف الطائفي.

### وفي السودان:

• لم تتجح المقاتلات أبوجا وطرابلس في إرساء السلام بدارفور، وإنهاء العنف بل على العكس فقد أدت تلك الانتقادات إلى انقسام الثروات مع حكومة الخرطوم، بجانب المشاركة في السلطة، ومنح الاستقلال الذاتي للأقاليم المتمردة.

### وفي أفغانستان:

• قامت القوات الأمريكية بعملاتها العسكرية القاسية على أفغانستان بحجة مهاجمة معالق حركة طالبان إلا أن الهجمات العشوائية على الأهداف المدنية أدت إلى قتل مئات الأبرياء.

• قامت حركة طالبان من جديد وتصدت بقوات التحالف وقتلت أكثر من مائتا جندي من القوات الأمريكية وقوات الناتو.

### وفي الصومال:

• سادت أعمال العنف الصومال بعد إقصاء الرئيس سياد بري، وتم تشكيل حكومة انتقالية برئاسة علي محمد جدي إلا أن أعمال العنف لم تتوقف.

• استولت جماعات الحاكم الإسلامية على عدة مدن وعلى رأسها العاصمة مقديشو، وقد أدى ذلك إلى اندلاع أعمال العنف بينها وبين أمراء الحرب المحيطين بالحكومة الانتقالية .. ولا زالت هذه الحرب تؤدي بأرواح الأبرياء من الجانبين.



سليم حسين



حسن نصر الله



سعد الحريري

### حوادث وكوارث حول العالم

• في فلاديف: تدمر لندن في مدينة مكة السعودية أدى إلى وفاة أكثر من 75 شخصاً، كما تسبب تدافع الحجاج في نفس الشهر إلى مقتل حوالي 362 حاجاً.

• في فيلادلفيا: غرقت العبارة المصرية بالسفاح 98 في البحر الأحمر مما أدى إلى مقتل أكثر من ألف راكب.

• في هلايو: ضرب زلزال قوته 6.2 درجة بمقياس ريختر أستراليا مما أدى إلى وفاة أكثر من ثلاثة آلاف شخص وجرح مئات الآلاف.

• في بوليو: تصادم قطارين بإقليم أسند أباكستان مما أدى إلى مصرع أكثر من 200 شخص وإصابة المئات.

• في أفسس: اجتمع معظم المدى الاثيوبية الفيضانات التي أدت إلى مقتل أكثر من 700 شخص وتشريد مئات الآلاف.

• تصادم قطارين قرب مدينة قلوب المصرية مما أدى إلى مقتل ما يقرب من مائة شخص وإصابة مئاة.

• سقطت طائرة للخطوط الجوية الروسية في أوكرانيا ومات جميع ركابها البالغ عددهم 171 راكب.

• أدت الأمطار الموسمية الغزيرة التي سقطت على الهند إلى فيضانات أدت إلى مقتل أكثر من مائة شخص وتشريد المئات.

• من فيلادلفيا: انزوار جسر قديم في شرقى الهند على قطار راكب مما أدى إلى مقتل أكثر من 30 شخصاً وإصابة المئات.

• ضرب إعصار ساكيلين الاستوائي منطقة كولكاتا مما أدى إلى مقتل أكثر من 50 شخص.

• في هلايو: اجتاحت تركيا فيضانات غزيرة أدت إلى مقتل أكثر من 30 شخصاً وتشريد الآلاف.

• ضرب إعصار قوي مئيتي ماروما وهوكايدا اليابانيتين مما أدى إلى مقتل العشرات وتشريد المئات.

• في ديسمبر: ضرب إقليم الهاي في جزيرة لورون الفلبينية إعصار موريان الذي تسبب في قتل أكثر من 380 شخصاً وتشريد مئات الآلاف.

• أدت الفيضانات التي سببتها هطول الأمطار في ماليزيا إلى وفاة العشرات وتشريد أكثر من 80 ألف شخص، كما أدت الفيضانات في جنوب شرق آسيا لمقتل أكثر من 60 شخصاً، وفقدان المئات وتشريد الآلاف.

• لازال مرض انفلونزا الطيور الذي ظهر في عام 2003 يحصد الأرواح مما اضطر الدول إلى إعدام الملايين من الدواجن، وقد شهد عام 2006 أول حالة انتقال المرض إلى الميوانات نتيجة لتناولها الدواجن المصابة.

### شخصيات عالمية ظهرت في الأشواق

كانت هناك شخصيات عالمية تركت مساهمة في عام 2006 وعلى رأسها.

• الرئيس الإيراني أحمدني نجاد: بدأ فترة رئاسته بالزراع التي لم يتنازل عنه بالرغم من التهديدات الأمريكية، بل قام بتعليق احتفالات لعملية تخصيب اليورانيوم الأولى مما أدى إلى إزعاج وتهديد الغرب.

• سعد المريعي: ظهر اسمه بعد الخلافات الخفية بين الأغلبية والمعارضة في لبنان إلى طالع بإسقاط حكومة فؤاد السنيورة.

• روبرت جيتس: عينه الرئيس جورج بوش وزيراً للدفاع الأمريكي خلفاً لرامسفيلد، وقد وصفه بأنه قادر على وضع رؤية جديدة لعمل الوزارة.



أحمدني نجاد



« جونشيو كيزومي رئيس وزراء اليابان السابق قدم استقالتا بعد نهاية مدة ولايته، ويرى اليابانيون أنه أقدم اليابان في مواقف خارجية شجعت صيرورتها. »



نور المالكي

لقد استقبلنا العام الجديد وكلنا أهل في أه برحله الله عام يسر ونجاء وحب وسلام خاصة بعدما صاحبته أعياد الأضحية ناسه السنة والبلبلد هما يشعرا بالتفاؤل في إيقافها ما تقوم به إسرائيل وأمريكا في لبنان وفلسطين والعراق وأفغانستان والصومال، وما كان هو نتاجه استشهاد آلاف الأبرياء وتدعيم المفازل والمنكفات.



نور المالكي



كوفي أنان



جونشيو كيزومي

« البابا بينديكت السادس، أساء في محاضرة القاها في ألمانيا إلى التي الرسول محمد صلى الله عليه وسلم ما أدى إلى غضب مليون ونصف مسلم، ومن المعروف أن بينديكت له سجل طويل في الهجوم على الإسلام، وقد رفض الاعتذار للمسلمين عما جاء في المحاضرة. »



البابا بينديكت

« حسن نصر الله الأمين العام لحزب الله اعتبرته الشعوب الإسلامية رمزا للمقاومة أمام إسرائيل لما لديها من القوت القومية والدينية التي أدت إلى انتسابه من لبنان، وطالب نصر الله الآن بإسقاط حكومة السنيورة. »



البابا بينديكت

« إسماعيل هنية رئيس الوزراء الفلسطيني بدأت فترة ولايته بمشكلات مالية إلا أنه وفي الدعم المالي للسلطة مسجوداته الجبارة، ولما زادت الخلافات بين فتح وحماس استطاع أن يثبت جدارته بمنصبه. »



البابا بينديكت

« كيم يونغ ايل رئيس كوريا الشمالية اعترف بانتقال بلاده لبرنامج سرى لإنتاج الأسلحة النووية، وذلك في تصدى سائر التحفيزات أمريكا المتكررة بعدم إجراء تجربة إطلاق صاروخ، بل على العكس أطلق سبعة صواريخ. »

« نور المالكي أول رئيس وزراء عراقي يعلن الشكوى من ممارسات القياطين الأمريكيتين العسكرية والسياسية في العراق، ويحمل الإدارة الأمريكية مسئولية الفوضى والذبح وإساءة المعاء في العراق. »

« كيت اليسون الديموقراطي الأمريكي الجنسية من أصل أيرلندي رشح نفسه في انتخابات الكونجرس الأمريكي، وبدأ يفتخر أن مسلم في المجلس. »

**تجديد رياضية**

« فابيو كانافارو قائد منتخب إيطاليا بطل المونديال بلقب أحسن لاعب في العالم. »

« نادى أوتريشونال البرازيلي حصل على المركز الأول لأندية العالم وجاء بعده في المركز الثاني مرشوفة الأسباني. »

« مايكل شومر نجم سباقات السيارات اعتزل بعد سجل حافل من الطولات. »

« النادي الأعلى المصري حصل على لقب ثالث العالم في بطولة العالم للنادية التي أقيمت في اليابان، كما توج النادي أيضا بطلا لدوري أبطال أفريقيا لقسم الثاني على التوالي بعد فوزه على الصفاقسي التونسي. »

« المنتخب المصري حصل للمرة الخامسة على بطولة الأمم الأفريقية بعد فوزه على منتخب كوت ديفوار. »

**شخصيات غالية خرجت من الأضواء**

« رونالد راسمفيلد وزير الدفاع الأمريكي السابق وجون بوتون مفوض واشنطن لدى الأمم المتحدة خرجا من ألعاب السباسب بعد سيطرة العرب الديموقراطي على الكونجرس. »

« إبراهيم الجعفري رئيس الوزراء العراقي في حقل النفط، وبعد أن كان يترأس اللجنة الشعبية ترك منصبه بعد تكليف نوري المالكي بتشكيل الحكومة. »

« إريس شارون رئيس الوزراء الإسرائيلي السابق ورئيس مجلس الأمن الحاكم ترك الرئاسة ليرقد في غيبوبة بين الحياة والموت. »

« سيلفيو بيراسكينى رئيس وزراء إيطاليا السابق توقف نشاطه بعد خسارته الانتخابات وتولى مهام الوزارة ويعتزم يرحل. »

« صدام حسين نفذ حكم الإعدام فيه الذي أصدرته المحكمة لا اقترعه من جرائم في حق الشعب لعراقي. »

« كوفي أنان الأمين العام للأمم المتحدة انتهت فترة ولايته ليواجه اتهامه بسوء إدارته وعدم استطاعته اكتساب واحترام الرأي العام العالم. »

بسم الله الرحمن الرحيم  
 يا أيها النفس المجلنة أجمع الخ ربي راضية مرضية  
 فأجطلق فق عبايع وأجطلق جنته  
 صدق الله العظيم

**البقاء لله وحده**  
**مجمع المنظمة البحرية الدولية**  
**وأسسة خريجي كلية النقل البحري والتكنولوجيا**  
**بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري**  
**وأسسة تحرير مجلة إنترناشيونال**  
**ينقدمون بخالص العزاء إلى**  
**الريان/ طارق أحمد عبد الوارث**  
**والأنسة / فيروز أحمد عبد الوارث**  
**في وفاة المغفور لها بأذن الله والدتهم**  
**السيدة / سعاد نصر**  
**أسكنها الله فسيح جناته وألهم أهلها والصبر والسلوان**



# جهود حثيثة للعمل العربي المشترك في مجال النقل

بمقام الدكتور والشيخ الدكتور

حظى قطاع النقل بأهمية خاصة ومجورية في العمل العربي المشترك، باعتباره قطاعاً حيوياً بالنسبة لإقتصاد كل قطر عربي وهو على ذات الأهمية بالنسبة لمجموع الإقليم العربي، إذ تعتبر شبكات الطرق والسكك الحديدية والمطارات والملاحة والجوية التي تربط بين البلدان العربية شرايين الحياة لكل من التجارة والسياحة والإستثمار والنقل العمالة في حركتها البينية داخل الإقليم. وينقسم قطاع النقل بطبيعته بتجاوز الحدود، لذا فهو يصلح موضوعاً لعمل مشترك بين الدول. ومن جانب آخر يتميز قطاع النقل بعلامات تنافكية واضحة مع الأنشطة الاقتصادية الأخرى مما يمنحه قدرة على التأثير عليها إيجاباً وسلباً. ومن جانب ثالث يمس قطاع النقل حياة المواطن العربي بشكل مباشر الذي يلزمه وليس أن يقدم أو تحصل يتم تحقيقه في ذلك القطاع.

الثاني في المحور من الزبوية حتى شحن بطول 7 كم. بالنسبة للجزء الواقع داخل الأراضي اليمنية وحتى الحدود العمانية، فجارى العمل لإستكمال تنفيذ ما تبقى من الطريق الواقع بين منطقتي سبوحون وشونون في جمهورية مصر العربية بأنها أنشأت الطريق الساحلي على البحر المتوسط بطول 1063 كم لربط المشرق العربي بالغرب العربي من السليم حتى رفح، وأقامت كوبري (مبارك السلام السيارات) فوق قناة السويس لتسهيل حركة نقل الركاب والبضائع، وقامت بإنشاء طريق السويس - حلايب على الحدود المصرية السودانية بطول 400 كم، وبالنسبة لجزء الواقع في الأراضي السودانية، تقوم وزارة النقل المصرية باستكمال حالياً من الناحية التنفيذية بطول 280 كم باتجاه بورسودان، أما من الناحية التنفيذية فمتروكة للشفاوض بين الجانبين. يتقدم مصر حالياً بإنشاء محور ربط برى بربط بين السودان ومصر وإيبيا عن طريق (بنقلا - أرقين - توهاكي - العوينا / الكفرة) بجارى العمل في الجزء الواقع داخل الأراضي المصرية.

من هنا، فقد أرات جامعة الدول العربية إهتماماً خاصاً لجبال النقل والمواصلات منذ إنشائها، وقد ظهر ذلك في توصيوس ميثاقها الذي وضع في عام 1945، فكانت شذوون النقل والمواصلات واحدة من بين خمسة مجالات ركز عليها ذلك الوثائق، مشيراً بذلك إلى أهمية وألوية مسألة ذلك القطاع في العمل العربي المشترك، استندت عليها المؤسسون الأوائل للعضلة العربية الجامعة، معركون بذلك أن كافة الأنشطة وأوجه التعاون والتشبيك لم تكن لتفنى لو لم تعتبر قاعدة أساسية من شبكات الربط البنى والبحرى والجوى بين الدول الأعضاء. وكما أتى العمل العربي المشترك تركيزاً وإهتماماً لقطاع النقل العربي في منتصف الأربعينيات، فكانت حتى ذلك القطاع يقضى الإهتمام من قبل القمة العربية الدورية الأولى التي عقدت في بداية هذا القرن والتجديد بعمان في شهر مارس 2001، حيث وجه القادة العرب الأوجه المعنية لبحث سبل تقوية الربط البرى والبحرى والجوى بين الدول العربية، وإيجاد الحلول والمعالجات للمشاكل والمعوقات التي لا تزال تعترض انسياب ذلك النقل بين تلك الأقطار سواء للبضائع أو للأفراد، وفيه رضى تؤكد العلاقة الوثيقة بين كفاءة قطاع النقل وحركتى التجارة والسياحة البينيتين في المنطقة العربية.



تندرج أنشطة مجلس وزراء النقل العرب على عدد من المسارات أهمها وضع مشروعات عامة لإكمال شبكات الربط البرى والبحرى والجوى فيها بين الدول العربية ومتابعة جهودها في تنفيذ مشروعات ذلك الربط، عقد الاتفاقيات الجماعية العربية، وإعداد الدراسات، وتبادل الخبرات والمعلومات، وتنسيق المواقف العربية تجاه القضايا المختلفة.

## ربط الشبكات

بعد إستكمال شبكات الربط البرى والبحرى والجوى بين البلدان العربية أحد الأهداف الرئيسية للعمل العربي المشترك في قطاع النقل، وهو يشغل ضمن عناصر البنية الأساسية اللازمة لعمليات التبادل التجارى والحركة السياحية وحركة المواطنين يصلة عامة بين تلك الأقطار. وإذا كانت هناك عوامل أخرى هامة تؤثر في حركتى التجارة والأفراد في المنطقة، إلا أن إكمال البنية الأساسية لربط بمحاور الطرق البرية والسكك الحديدية والخطوط الجوية والبحرية يظل العنصر الرئيسى الذى لا يمكن أن يحدث حول التجارة والسياحة معنى بدون توفيره. وبالفعل ركز وزراء النقل العرب على ذلك الجانب منذ إنشائها، من خلال وضع مشروعات عامة لمحاور الربط تسترشد بها الدول العربية في تنفيذ مشروعاتها القطرية، فاصداً بذلك إبراز أهمية مراعاة البعد الإقليمى عند إختيار وتنفيذ المشروعات على كل بما قد يضيف إلى جدولها ويعظم الفوائد المرجوة منها.

## ربط شبكات النقل البرى


نظراً لأهمية ربط الدول العربية برىاً بشبكة من الطرق، تناول مجلس وزراء النقل العرب هذا الموضوع بجدية، وقد وضع خريطة لمحاور الطرق البرية الرئيسية القائمة بين البلدان العربية، وحدد الموصلات الناقصة للربط بين الأقطار العربية المتجاورة منذ عام 1993 كما يلى:

- بين مصر وأسودان (الجزء الواقع في الأراضي السودانية).
- بين اليمن وسلطنة عمان (جزء ناقص في الجانبين).
- بين السودان وإيبيا (الجزء الواقع في الأراضي السودانية).
- بين المغرب وموريتانيا (الجزء الواقع في موريتانيا).

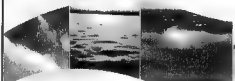

وقد أتفق على إطار المجلس أن تقوم كل دولة بتنفيذ الأجزاء الناقصة الواقعة في أراضيها، إلا أن بعض هذه الموصلات لم يتم تنفيذها إما بسبب عدم إتمامها الأولية ضمن خطط تلك الدول أو لعدم توفر الإمكانات والتمويل اللازمة.

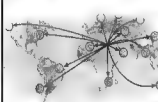

وقد أحييت مجلس وزراء النقل العرب عملاً بأن بعض تلك الموصلات تم تنفيذها ما وجرى العمل على ذلك على النحو التالى:

في سلطنة عمان بالنسبة للموصلات التي تربطها بالجمهورية اليمنية، وبها تقام حالياً بتنفيذ الجزء الأول من المحور ويؤيد من شريت في جنوبي البلاد بإتجاه الحدود اليمنية حتى الزبوية بطول 180 كم، ومن المتوقع الانتهاء من هذا المشروع في شهر سبتمبر 2005. وتم تنفيذ الجزء



# EGYTRANS

Vessel	Voyage No.	ETS Alexandria	Transshipment Port
SUSAN BOCHABAD	268	3/2/2007	GENOA
EARLY BOCHABAD	400	10/2/2007	BARCELONA
RABUL BOCHABAD	402	8/2/2007	ROTTERDAM
LUCY BOCHABAD	405	15/2/2007	ANTWERP
JUDITH BOCHABAD	708	19/5/2007	BRUSSELS
CAPRIOD	745	9/2/2007	FELIXTOWS
GERMAN SCHNOR	749	18/2/2007	SINGAPORE
SAN CRISTOEN	742	23/2/2007	HAMBURG



## إدارة المخاطر في النقل البحري

## RISK MANAGEMENT IN SHIPPING

عميد بحري متقاعد عبد العزيز أبو قنديل

قناة  
لله

إن تحقيق النجاح في العمل سواء كان في النقل البحري أو في غيره من الأعمال لا يمكن أن يكون أكثر من التوفيق في اتخاذ الوضوء الأفضل في معادلة المخاطرة والكسب **RISK/REWARD EQUATION** وهذه المعادلة يعلمها كل شخص يقوم بأى عمل فلا توجد معادلة خالية من المخاطر فإذا قلت المخاطر أى إذا كان العمل سهلاً وأماناً فإن الكسب يكون متواضعاً أما العائدات التجارية التى تواجه مخاطر كثيرة فإنها إما تتهاوى بشكل فاضح إذا تلبت المخاطر أو أن يكون الكسب فيها كبيراً إذا تمت إدارة المخاطر بنجاح وهذه المعادلة تنطبق على جميع الأعمال التجارية من الإستثمارات الكبيرة إلى الإستثمار الفردى.

والأساس المهم هو أن كل من المخاطر والكسب يختلفان تبعاً لهما من شركة إلى أخرى ومن فرد إلى آخر وبالتالي يمكن القول أن التأثير لهما يكون ذاتياً أو نسبياً **subjective or relative** وكذا فإن المخاطر التى تواجهها شركة ما قد تكون على عدة مستويات لذا فإن هناك اختلاف في أسلوب مواجهة المخاطر بين الأفراد الذين يواجهون المخاطر المختلفة في المستويات المختلفة في العملية الواحدة.

التقل على سفنها تزيد على أجور نقل نفس البضائع على سفن الشركات الأخرى المنافسة لها وزئ. فإن تقييم المخاطر مسألة تستحق الدراسة، وسوء التقدير قد يؤدي إلى خطأ في تقييم المخاطر ثم إختيار الحلول الخاطئة لمواجهةها على أية حال فإن هناك العديد من المخاطر تحتاج إدارتها إلى الخبرة الجيدة، ومن ثم فإن إدارة المخاطر تعتمد كثيراً على الخبرات والخبرة في كل المستويات في الشركة الملاحية.

وبينما توجد أهمية لتقييم وتقييم المخاطر فإنها تعتبر خطوة هامة لإتخاذ المواقف التى تلبيها الأهداف السياسية والإمكانات المتاحة، والخطوة الأولى في إدارة المخاطر هي سياسة عمل لا شيء قد يكون هذا الموقف مقبولاً وقد يكون الأفضل أما سياسة "عمل شيء" فإنها قد تكون مؤثرة ولكنها قد تخلق مشكلات بالإضافة إلى إحتمال المخاطر إلى جهة أخرى، وهذا قد يحتاج إلى تنازلات مالية كما يذ في تقليل الكسب والقوائد المرجوة والحل الآخر الختاج هو نقل المخاطر لجهة أخرى وما يتطلبه من تنازلات مالية إلا أن هذا لا يمكن إستخدامه في النقل البحري وإنما قد يستخدم كبسولة للمشاورات التجارية في مباديات المعاملات وأسعار الفائدة... إلخ. أما الركيزة الأساسية في نقل المخاطر في النقل البحري فهي التأمين إلا أن صناعة التأمين تعتبر كياناً ذكياً فقد تدرج مخاطر غير مؤمن عليها إذا يتم إيجاع غطاء تأميني لها فالنقل البحري لديه مخاطر غير مدججة في قائمة التأمين وبالتالي فإن هذه المخاطر يتم طلب إيجاع غطاء لها وهذا يتطلب تنازلات مالية إضافية بالإضافة إلى التناقص النسبي لأفضل عمل الوجهة المخاطر المحتملة كلياً؛ إذا هذا يعتمد على حجم المخاطر وفرص التعرض للمخاطر وكذا لخصائص المخاطر المتاحة والخبرة الفورية لدى الأوراء ومستوى كفاءتهم في إدارة المخاطر وهذه العوامل لا تبقى مستمرة وإن الإجراء الذى يستخدم يجب أن يتناسب إحتياجات الشركة وإمكاناتها وليس مجرد إجراء شامل يتم إتخاذها سواء حدثت مخاطر أو لم تحدث.

إذا فإن أنسب الحلول العملية يأتى من "التجربة والخفا" لتفترض على مصادر وأسباب الخطأ ومواجهتها.

نسمى ، فإن التعرف على المخاطر التى قد تواجهها يجب أن يتم تقييمها ثم إدارة مواجهتها وهناك أسباب جوهرية لهذا الأسلوب ففي العديد من الشركات مادة لا يعلم مجلس إدارتها والمدارة فيها كل شيء ولكنهم في النهاية تقع عليهم المسئولية بالكامل ثم إنهم قد يكونوا خبراء في المسائل التجارية ولكن من غير الضروري أن يكونوا يعلمون المسائل الفنية أو العملية فقد يحتاج مدير عمليات السفن إلى إتخاذ قرارات مبنية سليمة تؤدي إلى ترويض الشركة في مخاطر مالية مثل التصريح لسفينة بالوجه إلى ميناء تجنيا لغرض رءى أو إلقاء بعض البضائع المملوءة على سفينة في البحر لتصحيح إرتزانه وعدم تعرضها للإنتقال والفرق أى أنه قد يؤدي القيام بأى عمل لتفادي مخاطر معينة إلى إثارة مخاطر أخرى من نوع آخر وتقييم مواجهة المخاطر يحتاج إلى الإجابة على سؤاين:

1 - ماهى فرصة حدوث مخاطرة؟  
2 - ماهى النتائج للتعرض حدوثها إذا حدثت المخاطرة؟  
ومواجهة هذه الأسئلة فإن أسلوب المواجهة يتم على ثلاثة مراحل:

1 - التعرف على المخاطر  
2 - تقييم المخاطر  
3 - مواجهة المخاطر

وعلى أية حال فإن عملية مواجهة المخاطر يمكن أن تستمر وتكون إما أن إتخاذ موقف لمواجهة مخاطر معينة قد ينشأ هذه المخاطر أو قد يؤدي إلى إثارة مخاطر أخرى.

وتقييم المخاطر عملية تتأثر بطبيعة المخاطر المعنية وأهميتها بالنسبة لشركة فبعض المخاطر تكون ذاتية، مثال على ذلك أن تعرض سفينة لإعلان عدم صلاحيتها لإجبار إعدام مطابقتها لشروط الإيجار من قبل سلطات البناء، بينما تكون بعض المخاطر نسبية مثال على ذلك أن الشركة لا يمكنها المنافسة في نقل البضائع لأن أجور

لذا فإن إدارة المخاطر تحتاج إلى أسلوب خاص يختلف المستويات من المستويات العليا إلى المستويات الدنيا والعمل اليوس وبالتالي فإن إدارة المخاطر تحتاج إلى مهارات مختلفة لأشخاص مختلفين في المستويات المختلفة لكن الجميع عليهم أن يعملوا ويواجهوا تحقيق الأهداف المشتركة وهذا يتطلب تعاوناً بين جميع الأطراف في جميع المستويات كما يتطلب إدارة جيدة لمواجهة المخاطر.

والقول بأن المخاطرة والكسب يكون ذاتياً أو نسبياً فإن ذلك يختلف باختلاف أحوال السوق وعلى هذا فإن إدارة المخاطر تعتبر عملية مستمرة مع تطور أحوال السوق، فمثل إذا نجح شخص في إتخاذ موقف سليم في معاملة المخاطر والكسب في يوم من الأيام فلا يبنى ذلك أنه سينجح دائماً وفي كل يوم لو إتخذ نفس ذلك الموقف الذى أدى إلى نجاحه في السابق.

وإتخاذ المواقف الأفضل لمواجهة المخاطر لا يعنى أن المخاطر قد زالت وإنما إنتقلت إلى شخصاً آخر ومثال على ذلك أن تغطية جسم السفينة ومكانتها بالتأمين **H+M insurance** يعنى حماية مالك السفينة من مخاطر فقدانها ولكن شركة التأمين هي التى تتحمل المخاطر وقد تقوم شركة التأمين بإعادة التأمين على السفينة لدى شركة إعادة تأمين وهذا تنتقل المخاطر مرة أخرى إلى شركة إعادة التأمين. فإذا فقدت السفينة وحدثت مطالبة فهناك شخص أو جهة ما سيواجه المخاطر وسيفقد الثمن.

وبينما أن أى مخاطرة يتم تقييمها على أساس ذاتى أو





النظرية والعمية جوهر أنشطة التسويق، فكيف نصيغ الأدوات؟  
(وظائف الإدارة)

ومن أهم أهداف المنتج للخدمات أن لا تؤثر زيادة سعر منتج على حجم مبيعاته في السوق أو تؤثر سلباً على مركزه التنافسي في السوق.

ومن الغرض أيضاً أن كلما كانت تكاليف عمليات التوزيع منخفضة بالنسبة لمنتج الخدمة كلما كان من المستحسن تقليل سعر المنتج لزيادة حجم الطلب عليه.

3- السوق/شركات التوزيع/ قنوات التوزيع:

يعرف السوق (المكان) في العادة باعتباره النطاق الجغرافي الذي يعمل الطلب على السلعة

١- مرقبات ليلية للمريخ الشمسي

2- مركبات ثنائية للمزيج التسويقي على هيئة استراتيجية تصميم واستراتيجية جودة المنتج.  
(المصدر)

الإيضاح يستتول عنصر الثمن (السعر) فعلى سبيل المثال إذا قرأنا أن نخفض سعر المنتج لنخفضي بدرجة كبيرة فإن الأسعار القائمة هو أننا سنلجأ إلى الجهود بجودة المنتج. وإذا كان المنتج يتطلب ترويجاً أكبرًا لترسيخ صورة العلامة التي تحقق ثقل العملاء. إننا السعرة هنا سوف يفتح المجال لعمليات الترويج.

وعلى الفقيس من ذلك فإن هناك شركات لا تعمل وفق سياسة الأسعار المرتفعة مقابل الجودة والمرتفعة بل الأسعار المرتفعة مع الجودة المنخفضة وهذه الشركات تستحضر لا مسألة مكانتها وموقعها في السوق.



# الجنة المشتركة بين غرفة ملاحاة الإسكندرية وشعبة خدمات النقل الدولي

## تناقش سبل تحسين العلاقة بين وكيل الشحن والوكيل الملاحى



الملاحية على معرفة أسماء الشاحنين ، وعدم نقه جداول الإبحار التى يتم موافاة الشعية بها بالإضافة إلى عدم تثبيت أسعار التولن بمرسلات مكتوبة وكثافة مندوبى الخطوط بإعطاء الأسعار تليفونيا وموضوع مصاريف تحويل الحاويات الفارغة.

وقد أصدرت اللجنة توصياتها لمعالجة بعض هذه المشكلات بينما تم الإتفاق على معالجة البعض الآخر عن طريق بروتوكول التعاون المزمع توقيعه بين الغرفة والشعية وأوصى الأعضاء بأن تحدد قيمة مصاريف تحويل الحاويات الفارغة بالإتفاق الفردى بين التوكيلات الملاحية ووكلاء الشحن. وفى نهاية الإجتماع تم الإتفاق على مناقشة بنود بروتوكول التعاون فى الإجتماع القادم للجنة والمقرر عقده خلال شهر من تاريخ هذا الإجتماع بمقر شعية خدمات النقل الدولي EIFFA.

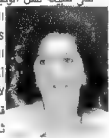
فى إجتماعها المنعقد بغرفة ملاحاة الإسكندرية - ناقشت اللجنة المشتركة بين الغرفة والشعية المشاكل التى تتعرض لها العلاقة بين وكلاء الشحن والوكلاء الملاحين وكيفية تحسين هذه العلاقة بما يعود بالنفع على الطرفين.

وقد أفادت السيدة نازلى الشاذلى بأن وكلاء الشحن فى حاجة التعرف على طبيعة عمل الوكيل الملاحى وواجباته وفى ذات الوقت يجب أن يعى الوكيل الملاحى طبيعة عمل وكلاء الشحن fright forwarders ليكون ذلك واضحا للطرفين ويستقيم الشعية من جانبها بعمل توعية لأعضائها بذلك وكذلك أكد الأستاذ طارق فهمى أن الغرفة ستستظم توعية أعضائها بطبيعة عمل وكلاء الشحن وذلك ليكون هناك قواعد ثابتة يلتزم بها الطرفان.

ثم بدأت اللجنة فى مناقشة بعض المشكلات التى تواجه أعضاء الشعية عند تعاملهم مع التوكيلات الملاحية، والتى تمثلت فى المعاملة السعيرة وإصرار التوكيلات



الأستاذ  
طارق جلال فهمى



الأستاذة  
نازلى الشاذلى

## تشكيل الإتحاد العربى لحماية الحياة البرية

### برئاسة الأستاذ بهاء بدر

تم تشكيل الإتحاد العربى لحماية الحياة البرية من ثمانى عشرة دولة عربية. ويهدف إلى الحفاظ على الحياة البرية من حيوانات ونباتات يتميز بها الوطن العربى، ووضع استراتيجىية عربية تحقق التكامل العربى فى تنظيم تداول الأنواع البرية فى المنطقة العربية وتشمل التشريعات والقوانين ورفع مستوى الوعي البيئى، بما يحقق التوافق مع متطلبات الاتفاقيات الدولية المعنية بحماية وتداول الأنواع البرية باعتبارها ثروة قومية.

المشتركة فى الحفاظ على الحياة البرية فى المنطقة العربية. وأسرة تحرير المجلة تهنى الأستاذ بهاء حلمى بدر بهذه الثقة الغالية وتتمنى لسيادته كل تقيم وأرزحان.

ويهدف الإتحاد إلى إنشاء وتطوير مكاتب حماية الحياة البرية فى الدول العربية لمعالجة محاولات التهريب وتنظيم عمليات نقل عينات الأنواع البرية عبر المنافذ البرية والبحرية والجوية والفحص والتصنيف العلمى لهذه العينات وكذلك أساليب حماية الأنواع المهددة بالإنقراض.

وبما هو جدير بالذكر أن حجم عمليات الإتجار بأنواع الحياة البرية فى العالم يصل إلى 200 مليار دولار سنويا. 60% منها عمليات تتم بطريقة قانونية وفقا للمعايير والتشريعات الدولية. وتحتوى المنطقة العربية نسبة كبيرة من التنوع النباتى والحيوانى مما يستدعى وجود جهاز متخصص للمتابعة والإشراف على الأنشطة التى تشمل الحياة البرية. وقد تم تشكيل مجلس إدارة الإتحاد العربى لحماية الحياة البرية برئاسة الأستاذ بهاء حلمى بدر، وعضوية مجموعة من الشخصيات العامة فى الدول العربية ومصر.

وفى الدورة الرابعة والثمانين لمجلس الوحدة الإقتصادية العربية برئاسة الدكتور أحمد جويلى صدر القرار رقم 1324 بالموافقة على طلب الإتحاد العربى لحماية الحياة البرية بحماة إلى الانضمام إلى الإتحادات العربية النوية المتخصصة العاملة فى نطاق المجلس التابع للجامعة العربية.

وقد تقرر أن يكون مقر الإتحاد فى القاهرة والكلمون محمود شريف رئيس المجلس الإستشارى للإتحاد وتعمل إدارة الإتحاد على مخاطبة الجهات الدولة العاملة فى الحفاظ وحماة الحياة البرية، كما يسعى الإتحاد إلى التعاون مع وزارة البيئة فى كل من مصر والنول العربية لتحقيق الأهداف

## الجمعية المصرية تتبنى حملة إعلامية

### لتحسين البيئة بدمياط



الأستاذ محمدى حال

صرح المحاسب / محمدى حال رئيس مجلس إدارة الجمعية المصرية لتنمية وحماة البيئة بدمياط أن الجمعية تقوم بحملة إعلامية عالمية تهدف إلى تحسين وحماة البيئة بمحافظة دمياط لحد من مخاطر التلوث والذى أصبح سمة أساسية فى المجتمع والدمياطى وذلك عن طريق أشجار مثمرة ذات عائك اقتصادى وإنتاجى عالى الجودة.

ويهدف المشروع إلى زراعة مليون شجرة من أشجار الزيتون والتوت والخروب ونخيل البلع والكافور وفى أشجار متعددة الفتح.

وسينفذ المشروع بدمياط (زراعة مليون شجرة مثمرة) على خمس مراحل فى أنحاء المحافظة. نبدأ بزراعة 200 ألف شجرة بمشاركة الوحدات المحلية بجهاز شئون البيئة وتشجيع المدارس للمشاركة فى حماية البيئة من التلوث.









الشركة القابضة للنقل البحري والبري

ش.م.ق.م



## شركة دمياط لتداول الطويات والبضائع

ت.ش.م.م

DAMITTA CONTAINER & CARGO HANDLING CO.

أقرب الموانئ لمراكز الإنتاج والتوزيع

شبكة مواصلات متطورة

تقلل تكاليف النقل الداخلي إلى جميع محافظات الجمهورية

إنهاء الإجراءات والتسليم في نفس اليوم

الخدمة الممتازة والسرعة في الأداء

طوال ٢٤ ساعة - سبعة أيام في الأسبوع

تعريفية مخفضة لحاويات الترانزيت والبضائع العامة

تربط مجموعة خطوط ملاحية عالمية منتظمة ميناء دمياط بموانئ العالم

نحن دائماً . . . . . بآبك إلى الأسواق العالمية



المركز الرئيسي داخل القاهرة البحرية - ميناء دمياط

عنوان لقراني : دمياط دمياط

تليفون : ٢٩٠١٧٠ - ٢٩٠١٠١ - ٢٩٠١٠١ - ٢٩٠١١٨ - ٥٧/٢٩٠١١٨

فاكس : ٥٧/٢٩٠٧٧٧

الرقم البريدي : ٣٤٥١١ - ص.ب ١١ دمياط

e-mail: damitta@qcho.com.eg





## تشهد اللجنة التي تتابع أعمال البحر الأحمر

### الأمين وسلامة الركاب .. وتطالب بخصخصة الموانئ وحادث الصخرة والكس



وزير النقل ورئيس الهيئة أثناء جولة تفقدية لـ إحدى العبارات بمدينة بورسعيد

في إطار التعاون والتسيق المستمرين بين مجلس الشعب والحكومة .. للوقوف على مجريات الأمور على أرض الواقع .. وتذليل كافة العقبات فيما يخص بالخدمات التي تقدم للجمهور في كافة المجالات .. قامت لجنة الثقافة والإعلام بمجلس الشعب في أوائل الشهر الماضي بزيارة تفقدية لموانئ البحر الأحمر لتابعة الاستعدادات التي وضعها الهيئة من خلال رؤية شاملة لتأمين الركاب والسفن خلال الفترة الحالية فيما يتعلق بسفر العتومين والحجاج عبر موانئ الهيئة فيما يخص بإجراءات تأمين وسلامة الركاب .. واستطلاع ما نفذته الهيئة من الترمات وتغييرات في منجها من خلال تنفيذ الخطة الكبرى التي أعدتها وزارة النقل وأعلن عنها المهندس / محمد منصور وزير النقل بأن الوزارة قد بدأت بالفعل بتنفيذ تلك المخطوطة الخاصة بتأمين الركاب والسفن والذي أطلق عليها مخطوطة .. إبحار آمن للركاب والسفن ..

#### استقبال حافل .. لأعضاء اللجنة

.. هذا وكان في استقبال أعضاء اللجنة المكونة من 60 عضواً برئاسة أحمد أبو طالب .. رئيس اللجنة بديوان عام هيئة موانئ البحر الأحمر اللواء / سيف الدين جلال محافظ السويس واللواء / هشام السرساوي رئيس هيئة موانئ البحر الأحمر وأعضاء مجلسي الشعب



رئيس الهيئة - واللجنة أثناء تفقّد إحدى العبارات

والشورى والعمالون .. وقد رحب اللواء / السرساوي رئيس الهيئة بأعضاء اللجنة فهدوا بموانئ البحر الأحمر واحة الأمن والسلامة البحرية

وقد بدأ بعرض مرئى لخطة الطوت المخطوطة متضمناً الهدف الإستراتيجي وأهميته وكيفية تنفيذه في المرحلة الحالية من خلال تطبيق الإجراءات اللازمة في هذا الصدد والتي تتضمن جانبين أساسيين هما (خطة تأمين الركاب - خطة تأمين العبارة) أولاً فيما يخص بالخطة تأمين الركاب

ثم تزدود صالات الانتظار والسفر بجميع موانئ الهيئة بفصل تعليمية لسلامة البحرية بهدف تقديم إرشادات وتاثيرات الركاب فيما يخص وسائل الإنقاذ والتجاة وتدريبهم عليها عملياً من خلال كادر متخصص وفنيين على درجة عالية من الخبرة .. إضافة إلى طبع كتيبات إرشادية وتوزيعها على الركاب داخل العبارات لتنفيذ تلك الإرشادات بهدف رفع درجة التوعية لديهم للتصرف السليم إزاء المواقف الطارئة.

ثم أيضاً تزدود الصالات بالموانئ بمدد من مشاهير البلازما عرض أفلام تسجيلية مرئية كوسيلة إعلامية وتاثيرية لتنفيذ المعلى لمعايير الإنقاذ وكيفية التصرف السليم إزاء المواقف الطارئة.

بالإضافة إلى تزييد غرف العمليات وإدارات الأزمات بالموانئ بأجهزة حديثة من شأنها المتابعة والرصد المستمر للبحر خاصة مستمرة على مدار 24 ساعة وإبراج الجهات المعنية عند نشوب أية أزمات أولاً بأول للمساهمة من متابعة الأزمة في أقل وقت ممكن.

فيقول نور إدارات خدمة المواطنين وخدمات الركاب لتذليل كافة العقبات وحل جميع المشكلات من الجهات المعنية التي تعترض الركاب بحسبه بشأن حتى باب العبارة.

بالفة العربية بدلاً من الإنجليزية لتيسير والتبسيط على الركاب والتصرف والتنقل بسهولة ويسر داخل العبارة. إضافة إلى توحيد الطائفة الاستيعابية لجميع العبارات داخل موانئ الهيئة بما لا تزيد عن 1100 راكب كحد أقصى كشرط أساسي للبحر للمحافظة على سلامة الركاب ومنع حالات التكدس والإعداد الزائدة التي تعوق عمليات الإنقاذ في حدوث أزمات طارئة.

إضافة إلى وجود قرارات مشددة لكل العبارات بالالتزام نحو تطبيق تلك المخطوطة بكل دقة ولا تمتنع عن الإبحار.

#### جولة .. على أرض الواقع

هذا وقد تم تجوله ميدانية لأعضاء اللجنة داخل ميناء بورسعيد لرفقهم اللواء / هشام السرساوي رئيس الهيئة للوقوف على مدى تنفيذ تلك الإجراءات ومشاهدة مراحل تلك المخطوطة على الواقع .. ثى تلك صمودهم على إحدى العبارات المراكية مائتاً للثلاث من تطبيق تلك المعايير الخاصة بسلامة البحرية وتأمين العبارة من خلال شرح مفصّل من ريان السفينة لكل جزء من أجزاء السفينة وتأمينها بالكامل من معدات وأجهزة وخدشات.

.. مما شعر وأشعّ قلوب الحاضرين بمحدث تغييراً ملحوساً لم يعهد من قبل .. مما يؤكد على مدى إصداقية الذي أعلن عنها وزير النقل بأن مهمتها الأساسية في تلك المرحلة الراهنة هو تنفيذ تلك المخطوطة بكل أمانة المسئولة على أرواح الركاب.

من ناحية أخرى أكد اللواء / هشام السرساوي ورئيس الهيئة لأعضاء لجنة من خلال سؤال لأحد الأعضاء يستفسر عن الأسباب الحقيقية لأفوع حالات التكدس والزحام الطشيد الركاب داخل المونى وخاصة أثناء موسم العرة لأن ال السبب الحقيقي يرجع إلى عدم التزام بعض الجهات المعنية بالمواصفات اللازمة لسفر العتومين وهو ما أظهره موسم العرة الحالي من عدم التزام بعض الجمعات بالضوابط التي وضعها وزارة السياحة في هذا الشأن مما تسبب في حدوث بعض حالات التكدس.

.. في نهاية الجولة أثنى الجميع على مدى تلك الجهود التي أترت برؤية العين رئيس الواقع لتنفيذ إجراءات تأمين تلك المخطوطة تحت رعاية معالي وزير النقل ومجهودات قيادة القطة بموانئ البحر الأحمر والعمالين بها من أجل الضافة على رواحها وأمنها ومكة مصرنا العزيزة.



محافظ السويس - ورئيس الهيئة - واللجنة أثناء شرح معالي عن الفصول التعليمية بالهيئة

هايشاً من إجراءات تأمين العبارات الواجب تنفيذها بكل دقة إنزات الشرطة الخشلة للسفن بتدريب نسبة من طاقم السفينة كقريب إحتياطي يعمل على الضورة القصوى .. بالإضافة إلى تقديم شهادات الصلاحية الفنية للسفن التي قيد سلامة حالتها الفنية من (رين - وابت - ومعدات السلامة والأجهزة للملاحة والاشكيب).

كما تم أيضاً وأقل مرة تعريب كافة الإرشادات داخل العبارات



some €28m – for the industrial development of north-western region of the Gulf of Suez.

SOKHNA PORT HAS also benefited from the relatively liberal trade policies of the government, which has been headed by reform-minded prime minister Ahmed Nazif since 2003. Nazif and the reformist wing of his cabinet – which includes both transport minister Mennour and trade and industry minister Rachid – have consistently expressed a commitment to further trade liberalisation and tariff reductions.

Along with the recently signed bilateral trade deal with China, Egypt remains a party to numerous regional and international trade agreements. These include a 2001 Euro-Med Partnership Agreement with the European Union, which aims to establish a Mediterranean-wide free – trade area by 2010, and a 1999 Trade and Investment Framework Trade and Investment Framework Agreement with Washington, generally considered a first step towards a full-fledged free-trade agreement with the US.

In addition to these, Egypt has been a member of the nine-nation Common Market for East and Southern Africa (COMESA) since 1994, and a signatory to

the Greater Arab Free Trade Agreement (GAFTA) since 1997, whose 17 member states have agreed to eliminate trade tariffs on a wide range of products by 2007.

Most recently, in late 2004, the Nazif government inked a US-Israel-Egypt agreement to establish several "Qualified Industrial Zones". Goods produced in these zones now enjoy duty-free access to the US market without quota restrictions as long as they consist of at least 11.75% of Israeli content.

With daunting rivals quickly emerging elsewhere in the region, such rapid development will be vital. "The development of massive new capacity at Salalah and Aden by big-hitting carriers/port operators will radically change the structure of the Middle-East Gulf/Indian Ocean container shipping and port markets – from Dubai, to Colombo to Jeddah", notes independent maritime consultant Drewry.

Competition for cargo, therefore, is expected to be stiff. Oman's port of Salalah, for example, already boasts a "16-metre

deep harbour and four berths able to handle some 2.2m teu a year. Nevertheless, Sokhna Port management remains sanguine, not least because expected cargo volumes from Asia will ensure a steady demand for port services. "Sokhna is strategically placed directly on the major shipping lines passing through the Red Sea, and with its state-of-the-art management and facilities, it has the capacity to become the leading port in the region", says Al Sharif.



## Interview with

# Ossama Al Sharif



**Ossama Al Sharif**

### What are the factors which have led to the success of Sokhna Port?

We have created a model, which other ports in Egypt and the region are now emulating and we are proud to be the benchmark against which many are measured.

At the outset, we always wanted to build a state-of-the-art facility. We were privileged to have open space to work with. In contrast to most other regional ports suffering from congestion and limits to their expansion. We have invested heavily in our

infrastructure and info-structure to ensure we have a totally integrated service solution to offer our clients.

Our immediate goal is to automate everything we can manage at the port resulting in a totally paperless environment for normal business transactions. Our security, human resources, port planning, customs procedures, banking, testing and inspection, customer service and a host of other services all make use of our efficient info-structure to increase productivity, interoperability, and transparency. We have made a great start and the road map for us is clearly defined in our 20-year master plan.

### What are the current developments at the port?

As I just mentioned, we are developing the port according to our 20-year master plan which carefully lays out each phase of our expansion. Actually in the coming 2-3 years we will surpass some of our forecasts as FDI is flowing in at an increased rate.

Several prominent multinational companies have invested in or are actively reviewing investment opportunities at the port and in our logistics centre. We are currently developing a biodiesel refinery at Sokhna. The oils required for the refinery will be extracted from a plant we will grow in large plantations throughout the Egyptian desert.

The entire production is earmarked for export to Europe. This particular project is of great added value to Egypt as we will reclaim large portions of desert land for the plantations, which we will irrigate with treated sewage water, and we will employ a large number of Egyptian farmers to take care of the crops.

Other projects under establishment at the port are a sugar refinery project with Tate and Lyle and the Savola Group, a livestock terminal and slaughterhouse and a tank farm for the handling and bunkering of oil and other chemicals.

Several other projects are currently in the pipeline and should start within the coming two years.

### In which ways can Sokhna Port be considered a model of infrastructure and business development?

We developed a master plan, which was based on our vision of the future growth of the port. Today we have achieved the first part of our vision. We have a fully functional state-of-the-art facility, which is attracting international investment and branding Egypt as a country open for business.

We will continue along this path, attracting more investment and gradually expanding our facility. We also continue to invest in international marketing and business development to promote not only the port, but Egypt as a whole.

### Shipping lines are adding ever larger container vessels to their fleets. Can your facility handle them and the continuous growth of cargo from Asia?

When developing the port, we wanted to make sure that our facilities could not only handle the largest vessels afloat, but also ships which were still on the drawing board.

Our basins are 17 metres deep and equipped with the latest port panamax ship-to-shore gantry cranes and rubber-tyred gantry cranes. We also have the capacity to expand in parallel to the growth of cargo from Asia and particularly China.

The number of shipping lines has been increasing steadily with the likes of APL, CMA CGM, MSC, PIL, K Line and other many others calling at the port. Two other major shipping lines are due to start service in the coming few months.

### What are some of Sokhna's advantages over regional competition?

Sokhna Port is an ideal location to set up a production, warehousing and distribution hub for Egypt and the Middle East. It is strategically located south of the Suez Canal on the Red Sea on the main east-west trade routes.

The port is a highly secure environment in which to do business and companies establishing there can enjoy plug-and-play facilities through the port's information structure giving them access to multitude of database, and oracle based software solutions.

The proximity to Cairo ensures excellent sea-air logistics capabilities and easy access to the capital's 17m consumers. Several sea side resorts adjacent to the port provide luxury housing only an hour away from Cairo. Sokhna is a golden opportunity for investors looking at establishing themselves in the region and for shipping lines looking for an efficient port of call on the Red Sea.





# Vying for Asia traffic

quarter of the world's total container traffic, it comes as no surprise that much of Egypt's inbound cargo is of Chinese origin.

In fact, within the next six years, China is expected to eclipse the US as Egypt's single biggest trading partner.

"China will be the number-one trading partner with Egypt eight years from today", Egyptian Minister of Trade and Energy Rachid Mohamed Rachid declared in September. What's more, during a recent trip to China, Rachid signed an agreement with his Chinese counterpart Bo Zilal that aims to boost bilateral trade between the two countries to a total of \$4bn within 10 years.

According to Amiral's Mubarak, Sokhna has been the first major port in Egypt to really capitalise on the rising trade from China, "roughly half of which we have managed to capture", he says.

The remaining Chinese cargo, he explains, goes by way of Alexandria, Port Said and other major Egyptian ports.

What's certain is that there will be no shortage of demand in coming years. According to forecasts by Sokhna officials, cargo volumes through the port will grow exponentially in the mid-to long-term future.

"We have devised a master plan for the growth of Sokhna up to 2020, with Ch taking into consideration both the growth of the Egyptian economy and the rise in Asian-Europe traffic" says al Sharif.

Sokhna Port has even elicited some interest from luxury cruise lines, given the port's relative proximity to famous tourist destinations, such as the pyramids of Giza and the Cairo Museum. Last November, UK-based Thomson Cruises began making regular stopovers at Sokhna as part of its regularly scheduled package of Red Sea excursions.

"If we can capture some of this market, we'll open it up", says Mubarak about the port's potential for tourism-related development.

The port, which is designed to handle liquid and bulk cargo, containers, break-bulk and general cargo, already boasts a 17-metre draught – big enough to handle 8,000teu container vessels and bulk carriers of up to 150,000dwt. It also has a 350-metre wide-access channel, which allows for double-ende navigation.

But with the anticipated rise of maritime traffic – particularly from the east – in coming decades, the port will have to rapidly expand both the size and capacity of its facilities and infrastructure.

With this in mind, the constructions of a new basin with increased quay space is already planned for the end of this year, while the port's container terminal is scheduled to be expanded significantly over the course of the two years.

Additionally, new cargo handling equipment – including two post-panamax ship-to-shore cranes and five rubber-tyre gantry cranes – have already been purchased and swift installation. "These new

cranes, in addition to those we already own, will allow us to deal with up to 800,000teu a year", says Mubarak.

While Sokhna Port currently deals mostly with domestic cargo, Amiral's Mubarak predicts that it has the potential to eventually become a major transshipment hub, linked to numerous other spoke ports in the region.

"Every port in the region wants to be a transshipment hub", he says, "and Sokhna, with its strategic location, is well placed to become one".

Mubarak adds that, as the practice of "relay shipping" (the purchasing and ordering for shipment to another country) becomes more commonplace, Sokhna's position in the region will be bolstered even further.

But transshipment isn't everything. According to Sokhna Port officials, the over-riding goal is to first turn the seaport into a formidable industrial centre, following the model of other major ports in the region, such as the port of Jebel Ali and its massive industrial complex.

"We're turning Sokhna into an industrial hub by promoting various value-added and light industries", says al Sharif.

With this goal in mind, several manufacturing projects have been launched in the port's industrial free zone, which has attracted considerable investment with its tax and customs incentives and hi-tech infrastructure. These enterprises, most of which are in various stages of completion, range from sustainable development projects to state-of-the-art agricultural/livestock facilities.

Arguably the most ambitious of these is a planned biodiesel refinery scheduled to be completed by the middle of next year.

Planners hope to eventually export refined biodiesel to European markets, thus helping to contribute to the European Union's goal of blending fossil fuel with at least 5.75% of biodiesel by 2010.

In the project's envisioned second phase, plantations will be established nationwide for the express purpose of growing natural biodiesel feedstock.

According to project planners, initial tests with the Jatropa plant rich in vegetable oil – have yielded successful results and Jatropa farming is set

to expand into the southern regions around Luxor and Aswan. Workers will be specifically trained to care for the crop, which must be grown

in specially prepared plantations as well as harvest and crush the seeds in advance of refinement.

According to al Sharif, the project "will not only create new employment but, more importantly, will produce environmentally friendly fuel for export".

A second major project, a livestock terminal and yard, has also just completed its first phase of construction, located over a total area of 211,000sq metres, and with a capacity for up to 22,000 head

of cattle, the yard will include all the necessary accommodations for livestock, as well as storage facilities for feed and water.

The planned second phase of the project, which will double the terminal's initial capacity, is scheduled for completion next year. According to port officials, the import of livestock from Argentina and Uruguay – and possibly, Australia, pending negotiations – is expected to begin after this year.

There are also plans in the works for the construction of a world-class abattoir, to be completed some time after 2007, which will include refrigerated storage areas, de-boning

facilities and a sophisticated meat-processing line. Project planners hope the new facilities will allow producers to deliver top-quality meat straight to the Egyptian market, as well as meat for export to regional and European markets.

A sugar refinery is also currently under construction by Saudi-based firm Savola and Tate & Lyle. The refinery, which will occupy an area of roughly 120,000sq metres, is expected to have an annual production capacity of some 750,000 tons of sugar by the time it is operational in late 2007.

And a number of other industrial projects are either planned for the short-term or in the early stages of development. These include a magnesium smelter, a methanol plant, a number of grain elevators, and a tank farm.

In an effort to make the area even more hospitable to potential industrial project, Egypt and China signed an agreement in September

establishing a joint Egyptian – Chinese company – with a stated capital of



Mohamed Mansour







# Sokhna Port

**W**ith world trade increasing at a dizzying pace, regional maritime ports with the capacity to handle the biggest super-freighters and process enormous amounts of cargo have become the name of the game.

Last year alone, containerised freight traffic between Asia and the EU surpassed the €200bn mark, and analysts expect these figures to rise.

Nowhere is the trend more in evidence than in the Middle East, where strategic waterways such as the Red Sea and the Suez super-producers and lucrative European markets, have seen unprecedented rises in traffic. According to official figures, total shipments through Egypt's Suez Canal – one of the country's biggest foreign-currency earners – reached a record 63m tons in July, generating revenues of some \$24m. Offloading more cargo for domestics consumption and transhipping more goods to markets abroad than ever before, Egypt's relatively new Sokhna Port is hoping to capture a significant share of the rising traffic.

"Within the next four to five years, Sokhna will be a primary industrial port in Egypt and the Middle East", says Ismail Mubarak, advisor to Captain Osama Al Sharif, President and CEO of Amiral Corporation, which operates the port as part of a joint-venture scheme.

Despite a number of imposing rivals in the vicinity – such as the port of Jebel Ali, the Saudi port of Jeddah and Oman's port of Salalah – Egypt's Sokhna Port has already begun to distinguish itself as an up-and-coming regional heavyweight.

Sokhna is located approximately 40km south of Suez and roughly 110km east of Cairo. The port, which became fully operational in 2002, is renowned

for being Egypt's first to be built on a build-operate-transfer (BOT) basis – an indication of the government's increasing comfort with public-private partnerships.

"The private sector has to be part of the solution", transport minister Mohamed Mansour was recently quoted as saying when asked about port management.

Sokhna Port is currently managed and operated by the Sokhna Port Development Company (SPDC) which is owned by Cairo-based Amiral Corporation and several other institutional and private investors.

"Before, the government was the owner-operator, but now ... the government is the owner and regulator, but not the operator", explains Mansour. "We give the operation to the best operator".

The port's novel private-management model has yielded quick returns, most notably in the rapid modernisation and expansion of port facilities and infrastructure.

Enlarged loading and storage capacities and markedly faster turnaround have served to make Sokhna a regular port of call for an increasing number of international shipping companies, as well as for a handful of luxury cruise lines.

Another defining aspect of Sokhna Port is its state-of-the-art logistics hub, which has helped accelerate loading operations and streamline customs procedures. The implementation of modern technologies and techniques has dramatically reduced processing and waiting times from a matter of weeks to a matter of days or hours.

"Our vision at the outset was to build a facility, which would provide our clients with world class services" says Captain

Osama Al Sharif, president and CEO of SPDC.

Fully-integrated communications systems have also contributed to faster cargo clearance and documentation procedures, while in-house, internationally-accredited laboratories serve as on-site shops for the safety- and quality-testing of food products and produce. Additionally, the availability of truck transport, as well as on-site railway links, has served to maximise cost efficiency and speed of handling.

Port officials point out that, as a result of increasingly efficient port services, logistical costs have been reduced considerably.

Given these perks – along with its enviable location at the southern entrance of the strategic Suez Canal – Sokhna Port has had little difficulty attracting international shipping lines, such as APL, CMA-CGM, MSC and Evergreen to name a few.

According to port officials, US-based K Line Shipping recently established an office at the port, while two other major shipping lines are expected to call at Sokhna in the near future.

Mubarak attributes Sokhna's success to its private-management structure, which he says, has served to raise the bar for Egyptian maritime ports in general.

He adds, "Sokhna's good management and streamlined clearance procedures are being applied to other ports in Egypt, many of which are now improving because they're applying the Sokhna model".

Indeed several other major Egyptian maritime ports – including Alexandria, Damietta and Port Said – have emulated the Sokhna example.

**ONLY FOUR YEARS** on from its initial launch, Sokhna now rivals its biggest regional counterparts in terms of cargo capacities and container traffic. In 2006, the port served a total of 131 container vessels and 111 bulk vessels, registering a 13% rise in container volumes and a 16% increase in cargo volumes on the year to date.

This year alone, the port will handle an estimated 150,000 teu of inbound domestic cargo, representing roughly one-fifth of all inbound domestic cargo in Egypt.

Sokhna's rate of outbound domestic traffic is no less impressive, at an estimated 148,000 teu for 2006. Sokhna's domestic throughput, meanwhile, is expected to reach an estimated total of some 296,000 teu for the same period.

Given that China's total foreign trade was worth some €1.1tn last year, and accounted for roughly a



Ismail Mubarak







Hyundai Merchant Marine Co. LTD. - 23, Sindobak-ro, Seoul



On weekly basis HMM provide in Egypt

1. HMM provide in our term service in the following route

Alexandria - Port Said - Genoa

Shanghai - Ningbo - Shekou - Hong Kong - Singapore - Port Kelang

Genoa - Barcelona - Fos - Livorno - Genoa - Fos

Genoa - Barcelona - Fos - Livorno - Genoa - Fos

Livorno - Genoa - Fos

2. HMM provide in our term service in the following route

Genoa - Barcelona - Fos - Livorno - Genoa - Fos

Shanghai - Ningbo - Shekou - Hong Kong - Singapore - Port Kelang

Genoa - Barcelona - Fos - Livorno - Genoa - Fos

Genoa - Barcelona - Fos - Livorno - Genoa - Fos

Genoa - Barcelona - Fos

To trace Your Container Visit [www.hmm.com](http://www.hmm.com)

For more details contact HMM General Agent in Egypt Kadmar Shipping Co.

**KADMAR SHIPPING CO**



Cairo Sales Office

Tel. 02 3450216

Fax 02 3445734

E-mail: [cairo@kadmar.com](mailto:cairo@kadmar.com)

Alexandria Head Office

Tel. 03 4840680

Fax 03 4848327

E-mail: [hmm@kadmar.com](mailto:hmm@kadmar.com)

Damietta Office

Tel. 057 291777

Fax 057 291777

E-mail: [damietta@kadmar.com](mailto:damietta@kadmar.com)

Port Said Office

Tel 066 3344018

Fax 066 3344017

E-mail: [portsaid@kadmar.com](mailto:portsaid@kadmar.com)

**www.kadmar.com**

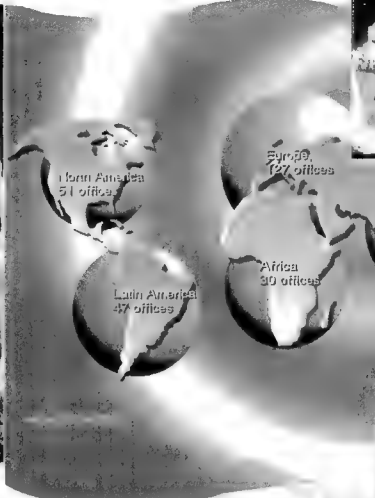


# ALAFIFI

## WORLD TRANSPORT

ALAFIFI

PANALPINA  
on 6 continents



### Services Offered in

Arrange of Air-and Oceanfreight-shipments from almost anywhere in the world under complete supervision.  
Coordination and handling of Crosstrade-shipments for customers in Egypt

Worldwide coordination, arranging and transportation of project and entire Plants up to jobsite. Controlling and monitoring of cargo from Egypt and also from suppliers located overseas.

Panalpina does operate its own worldwide communication-network.



17, PORT SAID STREET-ELSHATBI-ALEXANDRIA-EGYPT.

e-mail: mail@alafifiworld.com  
web site: www.alafifiworld.com

TEL: +2(03)5905730

+2(03)5928123

FAX: +2(03)5923797

+2(03)5901521





اللواء بهري / توفيق عبد الحميد ابو جندية  
رئيس مجلس الإدارة

## تهنئة

أسرة تحرير المجلة

تهنئ

السيد

محمد صفوت محمد سيد

بشقة السيد المهندس

محمد لطفي منصور

وزير النقل المصري

بتعيينه

رئيساً للإدارة المركزية

للشئون البحرية بالدرجة العليا

بهيئة ميناء دمياط

وتمنى لسيادته دوام التقدم

والنجاح



وصلت إلى ميناء دمياط في السادسة من صباح الأحد 14 من يناير الماضي سفينة الحاويات العملاقة «زيان شانجهاى» وترفع علم هونغ كونج.

وقد صرح اللواء بهري / توفيق أبو جندية رئيس مجلس إدارة هيئة الميناء بأن السفينة تعد من سفن الجيل الخامس وهي أكبر سفن الحاويات التي تم دخولها موانئ شرق البحر المتوسط حيث يصل طولها إلى 336م وعرضها 45.6 متراً كما أن حمولتها الكلية 108.69 ألف طن كما تصل سعتها إلى 9500 حاوية.

هذا وقد أضاف الزيان صفوت عيد رئيس الإدارة المركزية للشئون البحرية بأن السفينة قد غادرت الميناء في التاسعة من مساء نفس اليوم بعد أن قامت بشحن 765 حاوية، بمعدلات شحن قياسية شهد بها الزيان، ونظراً لأهمية الحدث فقد كان في إستقبال السفينة بالميناء فنصل عام الصين ووفد مرافق من سفارة الصين بالقاهرة.





## سيبظل ميناء السخنة النموذج الذي يتجذبه

### الإفراج الرقابي عن السلع بميناء السخنة من (3- 6) ساعات فقط

دائماً وأبداً

العيات وانتاجها ... تلك العامل قد قصت ومن الإفراج الرقابي السلع إذ تظهر نتائجها في وقت قياسي وتيسر التناقص سواء بالسالب أو الإيجابي الإلكتروني عن ظهورها في فرع الهيئة ميناء السخنة لإصدار الإفراج فوراً .

ولقد أثبتت التجربة من خلال الممارسات العملية أن الهيئة وكدها لا تكفي لرفع معدلات الأداء وتحقيق الشفافية كاملة وإنما هناك عوامل أخرى فاعلة ومساعدة على إكمال حلقة النجاح ألا وهي العامل البشري الذي يطبق الهيئة ومدى إيمانه بها وأهمها المصلحة العامة مصر استخدمت وزارة الصحة ( مراقبة الأغذية ) يطلق من رفيع المستوى معامل السخنة في تحليل كافة عينات الغذاء الغذائية جيداً إلى جنب مع الهيئة وإصدار الشهادات المعتمدة دولياً والتي يمكنها أن تقدم الصادرات المصرية الغذائية المصدرة خارجاً وذلك بشكل وكذا سر التجارات التي تعطلها الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات والجهات الرقابية . التي تعمل معها تحت مظلة القرار الجمهوري رقم 106 لسنة 2000 والذي يطبق بإذنه في ميناء السخنة .

في تقدم غير مسبوق لإنهاء الإجراءات الرقابية للهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات بفضل الأخذ بنظم الملكية الحديثة التي تتبعها الهيئة أصبح الإفراج الرقابي على السلع بميناء السخنة لا يتعدى 3 ساعات للسلع الصناعية و6 ساعات للسلع التي يتطلب سحب عينات منها لتحليل المعمل .

حصلت على شهادات اعتماد لثلاثتها دولياً بفضل التعاون الوثيق بين الشركة وبيئة الرقابة على الصادرات والواردات التي تستخدم المعامل في أعمال التحليل وأخيراً وأول مرة في مصر استخدمت وزارة الصحة ( مراقبة الأغذية ) يطلق من رفيع المستوى معامل السخنة في تحليل كافة عينات الغذاء الغذائية جيداً إلى جنب مع الهيئة وإصدار الشهادات المعتمدة دولياً والتي يمكنها أن تقدم الصادرات المصرية الغذائية المصدرة خارجاً وذلك بشكل وكذا سر التجارات التي تعطلها الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات والجهات الرقابية . التي تعمل معها تحت مظلة القرار الجمهوري رقم 106 لسنة 2000 والذي يطبق بإذنه في ميناء السخنة .

ولقد كان لميناء الإجراءات الرقابية ميناء السخنة وبيئتها مع الجمارك في قاعدة بيانات واحدة منذ افتتاحه في أيلول 2002 لبغ الأثر إذ قامت الهيئة ومشاركة شركة تنمية ميناء السخنة وبفضل التعاون البالغ بينهما في نقل تكنولوجيا الميناء إلى كافة فروع الهيئة بالوحدات المصرية ابتداءً من ميناء الدخيلة والتي تشهد فروعها الآن تقدماً كبيراً ومشهداً جديداً لم يشهده التعامل من قبل وتقليل زمن إنهاء الإجراءات إلى ساعات لم تتعدى اليوم بعدما كانت الإجراءات الرقابية تتعدى الشهر في الماضي . ومن أحد العوامل المساعدة أيضاً في سرعة إنهاء الإجراءات وإصدار الإفراج الرقابي عن السلع وخاصة الغذائية هي محلقة ميناء السخنة لهذه من لكافة ذاتي حيث شيدت شركة ميناء السخنة معامل تحليل الغذاء

الأستاذ / محمد خليفة

BITF  
UBIFRANCE

## منوعات فرنسية في حرية



**فرصة هامة للشركات المصرية لمزيد من المشاركة وحذب الإستثمارات**  
صرح حسن بهنام، مدير المكتب المصري الإقليمي لليونيفرانس، أن سيعمل في مدينة الدار البيضاء المغربية لشتي الأول الفرنسي للتوسيع مدييا - لباري والذي يعتبر فرصة سانحة للشركات المصرية لزيادة النشاطات والتعاون خاصة أن وزارة التجارة والمعامل على رأسها الوزير محمد رشيد يشجعون حضور رجال الأعمال والشركات المصرية في مثل هذه الفعاليات الدولية. وقال في أن المقرر أن يخصر هذا المنتدى الهام 200 شركة فرنسية وأكثر من 180 شركة مصرية ومن باقي دول شمال أفريقيا (تونس، المغرب، الجزائر، ليبيا، وموريتانيا) وذلك خلال الفترة من 7 إلى 9 فبراير 2007. ينظم من الوكالة الفرنسية لترويج الشركات (يونييفرانس) وبالتعاون مع غرفة التجارة الفرنسية في المغرب. وأعضاء بهنام أن سيذهب المنتدى بين القاعات الثمانية بين مسئولى الشركات، إلى جانب محاضرات ومحاورات وورشات بهدف البحث عن فرص الإستثمارات وإيجاد الشريك المناسب. كما رحب المستشار / كريم وهما، رئيس مكتب التشجيع التجاري المصري في باريس، بتنظيم هذا المنتدى وأكد على أهمية مشاركة مصر بعدد كبير من الشركات حيث سيعتبر فرصة مناسبة لرجال الأعمال المصريين لقابلة العديد من الشركات الفرنسية ورجال الأعمال بدول شمال أفريقيا. ولقد أثبتت فرص الإستثمار وشركة فرنسية في مجالات عدة، وإتخاذ قرارات بخصوص إنشاء شركات. وأوضح حسن بهنام أن بعد هذا الحدث مقترناً كبيراً متعدد القطاعات لتشجيع التجارة والاستثمار بواسطة لجان ثنائية. وإيضاً تشجيع الشراكة بين الأسواق المجاورة المتمثلة بإمكانيات كبيرة، كما أنها ستأتي للشركات المشاركة ولا سيما المصرية إمكانية عرض فرص الأعمال في مصر وباقي دول المنطقة التي تشهد أوجه التطوير. فضلاً عن فرصة الاستفادة من الأسواق وبحث عن شركاء المستقبل. ومن المقرر أن يسفر هذا الحدث الكبير عن عقد ما يقرب من 2000 لقاء وما يتبعه من زيادة التعاون بين شركات من دول البحر المتوسط. وأضرب إلى أهم مميزات منتدى مديد - لباري هي تواجد في مكان واحد لأكثر من 400 شركة فرنسية ومصرية وأفريقية وليبية وموريتانية وتونسية، وتود خدمة "قوة الخبراء" خاصة بالمنتدى والتي ستتيح للشركات فرصة لقاء المهنيين العنيين بإجراء اتصالات متعددة المعرفة باسم دي تي بي.

**لثلاث إقتالات مع إتحاد الملائس الفرنسي**  
أعلن المهندس رشيد محمد رشيد وزير التجارة والصناعة أن مصر لديها العديد من الفرص الإستثمارية في مختلف القطاعات يمتلك حوزة صناعية وإستثمارية وبما رشيد الشركات الفرنسية إلى الإستثمار في مصر للإستفادة من الحوافز المقدمة للمستثمرين وأهمها الطاقة منخفضة التكاليف والبيئة الصحية الجيدة والأراضي اللازمة للإستثمار الصناعي جاء هذا في الكلمة الإفتتاحية التي ألقاها في يوم الإثنين في الإقتصاد المصري نحو التطور التي عقدت بفرقة التجارة والصناعة بالبريد .  
شاهد رشيد توقيع 3 مذكرات تفاهم مع إتحاد الملائس الفرنسي لإعداد برامج تدريبية للمعامل والإقتصاديين في قطاع الخدمات وتنظيم برامج تعليمية مشتركة بين فرنسا والقاهرة وإقامة ورش العمل في مجال صناعة التسيير وتوقيع تفاهم بين لجان التصدير للصناعات الخشبية وتطويرة الفرنسي في مجال التزوير ونقل الميرة

**كادامراتفتي بصادرات البطاطس المصرية**  
صرح المهندس / محمد حاتم القناشي نائب رئيس مجلس إدارة مجموعة كادامار بال شركة قد استتفت كادامار كل موسم تقديم خدمات النقل البحري ببافواجر والحاويات لمعمري البطاطس وذلك من مينائي البويفر والامستردام في هولندا اليونان وإيطاليا على غير ذلك من الزمرى وذلك ذات السلع المروج والبرود بالحاويات اللازمة لنقل هذه السلع الفرنسية  
وتتوقع الشركة حاليا بتوفير خدمة نقل لوائح على البواخر التجارية والحاويات مديرة إلى روسيا وأوكرانيا و أوروبا و دول الخليج لعملائها من مصدري الحاصلات الزراعية  
بإصداره إلى ثلاث قطع الشركة أقيم بمويفر الحاويات لتفاداة لخدمة العملاء الحاصلات الزراعية إلى موانئ الشرق الأوسط والأقصى وأوروبا على خط مدييات الحاويات من موانئ مدييات وبيروسميد



المهندس / محمد القناشي



# من أجل تنمية بشرية فاعلة

يفلم محاسب سعيد رجب شرف التغيير المالي والاقتصادي

نود أولاً أن نعرف معنى التنمية البشرية فنقول أنها تعنى تنمية التعليم والصحة وإتاحة فرص العمل المنتج الذي يوافق من رغبات الناس وقدراتهم واستعدادهم - كما أننا نضيف إلى ذلك أن التنمية البشرية هي العمل على توسيع الخيارات المتاحة أمام الناس وتغيير بتغير الزمان والمكان - وهي عملية مستمرة ليس لها نهاية - ويمكن تعريف التنمية البشرية بأنها تعمل على اكتساب المعارف والسعى للحصول على الموارد اللازمة لتحقيق مستوى معيشي أفضل



من قبل - ك أن عالم الكمبيوتر فتح آفاق جديدة لم تكن مطروقة من قبل وأعلى برفع قدر كبرى لعملية التحديث. لخدمة الطب على التشخيص وفقاً لطرق والأصابع الجديدة - ولا يمكن التحدث عن البطالة في الشباب المصري الذي مارل يحمل طوابع الستاتيت من القرن الماضي ويقتطع المهارات الحديثة من إجابة لمة أجنبية وصولاً إلى إمكانية التعامل مع التقنية الحديثة واستخدام الكمبيوتر ولرفع تكنولوجيا المعلومات حيث لا يمكن أن يلتقي عرض عقد مصمت مع طلب العمل في القرن الحادي والعشرين إلا العوزة بغير أن لا يمكن المختبرات، المسوء، أن تمتع بطلع المعادن بين العرض والطلب الشباب الجديد من أكثر قواص السلطة الحكومية بمشترى الأول من العاطلين الذين يقتنضو القدرة على متطلبات الحياة اليومية الحديثة في مجالها العمل والناس.... من هنا فإننا نقول بصراحة تامة أن كل شاب وفاتة في مقتبل العمر لا يستطيع أن يصمم في الحياة لعملية واحدة من ملامحها. الطويلة لعرض مختلف وغير مألوف بالشعيرة اللازمة لفصول ميدان جديد - ويتبدل أدنى أهمية التدريب المهني فاشهودة الجامعة لا تكفي وحدها الفتنى أو لفئات العمل على مسرح الحياة المعاصرة حيث أن أصبح التدريب لا يقل أهمية عن التعليم بل قد يتدفع عليه أوة من الذي يثقل الدارس إلى شغل الواقع ويطلع على أحياء يومه.

كما أن التدريب الحولي يؤدي إلى تشجيع الشباب ومعاونتهم على إقامة مشروعات صغيرة حصة في مجال الصناعات الخفيفة وذلك من خلال الصندوق الاجتماعي للتنمية وكذلك عن طريق التوعية الزراعية والصناعية والتجارية وبعثيات مجال الأعمال وتكونت ضمن مظاهر التثاقف - مع إزاحة كافة العوائق التي تعترض الشباب في هذا المجال.

... بعد هذه وأوليس أياً من قبل يقول بأن قضية تنمية البشرية تنطلق أساساً من مفهوم الإحتراف والالتزام بالإسكان كقضية سواء كان هذا التدريب إحصاء مستعداً من قسم مياومة أو من قسم ميسورية أو من تطوير ميسارى - فالناس في حد ذاته هو أساس الخلق وقدرته كونه المكون حيث أكد أن الله قد خلقه من أحسن صورته وفصله على جميع المخلوقات ومن ثم فإن قيمة الإنسان مستمدة من إنسانيته وليس من سلطته أو لغوه أو ثروته ويجهل أو حسب أو نسب أو غيره الاقتصادي المكنى

وعلى ذلك فإن تنمية البشرية هي عملية أساسية لابد أن ترتبط بالتنمية الشاملة كالتكامل بين طاقات الإنسان وقدراته سواء كانت هذه الطاقات بدنية أو عقلية أو وجدانية أو اجتماعية أو إبداعية أو تكنولوجية - كما أن التنمية البشرية تهدف أساساً إلى إتقان الفرد في عمله وإتاحة فرص العمل المنتج والحثم لطوائف المجتمع بحيث يمكن أن يحققوا الرفاهية لهم ولعائلاتهم وبالتالي الجميع كة - كما أنه يجب أن نؤكد أن مصر الآن لا تحتاج إلى هذا الكم من العواطف الجامعية المائلة كما أنها ليست بحاجة أيضاً على هذا العدد من حملة الكفؤاء - فذاك نوع من الترف لا يغير له ولا حاجة إليه - إذ أننا نحتاج في المقام الأول إلى العناصر البشرية والمهارات الواجبة في مجالات التنمية المختلفة ليسهم إلى إيجاد الألقاب والمناسب بل التنمية الشاملة تحتاج إلى جيش من طوابع البطالة بشرط أن يكون لديها الاستعداد لتدريب المهني والتأهيل الوظيفي مع الرغبة في اكتساب القدرات المطلوبة والكفايات اللازمة.

وبعد فإننى أرجو أن أكون قد وفقت في عرض موضوع التنمية البشرية الفاعلة مع عرض بعض الحلول لمشكلة البطالة من أجل مجتمع ينظر إلى المستقبل ويستعد له بخلق الكوادر الفنية والإدارية اللازمة له.

المختصة للإستفادة من المستحدثات العلمية والعملية بهدف تنمية مهارات العاملين في الوظائف الفنية والعملية التي تعتمد أساساً على العمل اليدوي كما أنه يكسب الأفراد معرفة ومهارة لإزمتين تعظم همة من عمل ضمن ذلك يؤدي إلى زيادة كفاءة الأيدال في جميع شكايات الاقتصاد القومي.

ومن المهم جداً إعداد برامج لتدريب الحولي والتدريب التوسيعي أو التدريب الذي يعمل على تحويل التوجيهين القاضيين من حاجة سوق العمل إلى الراد تتوافر فيهم المعارف والمعلومات والمهارات والقدرات التحصيلية التي تمكنهم وتجهلهم القيام بأعمال ذات طابع جديد يتطلبهم سوق العمل - ومن ثم يمكن القول أن التدريب الحولي يعطي الخرج الفرصة لارتفاعاً سلم المهارة والكفاءة بصورة كافية، كما أنه يتيح الفرص اختيار أكثر اللهن والأعمال اللازمة له - وكلما سوية التكب مع المتغيرات المعاصرة في جانب العرض من القوى العاملة كلما بعد الطلب عليها إلى مثل هذا التكيف.

ويؤسس كثير من الخبراء في مجال التنمية البشرية أن تكون معالجة مشكلة البطالة بين هرجي النظام التعليمي بكونه - وليس بعد التجرب - بمعنى الأخذ بنظام التدريب التوسيعي مع بداية القرن الثانية من التعليم الأساسي لحد من مشكلة التخرج المظلم عند النبع - ويرى فريق آخر أن تقوم القدرات المسلحة بتدريب المبدعين من عدة نوب الموهلات على موهن استبقان منها الجند بعد انتهاء مدة تجنيده - كما يرى هذا الفريق أن تشجيع القواص السلكية في التدريب المهني (التدريب التوسيعي) تحويلاً على بعض التخصصات التي يطلبها سوق العمل.

كما يرى فريق آخر من الخبراء في مجال التنمية البشرية فكرة نظام مكتب التنسيق للقول بالجامعة بأن يكون هناك قوائم بين الخريجين وسوق العمل من حيث الكم والنوع وبذلك إنشاء نظام معلومات متكامل يقوم بتوفير البيانات عن الاحتياجات الحالية والمستقبلية من العمالة والكوادر الفنية المطلوبة بمستوياتها وتخصصاتها المختلفة إلى أن يتم ربطها بأجهزة التدريب التوسيعي حيث أن سوق العمل المصرية تزداد أساساً إلى مختلف تماماً كما كانت عليه منذ أربعة قرون مضت - حيث تزايدت أهمية إجابة اللغات الأجنبية بسبب سياسة الانفتاح الاقتصادي وأعمال البات السوق وتبني سياسات وإجراءات النظام الحر - مما أدى إلى ظهور أنماط جديدة من العمل ونوعية من الوظائف لم يكن لها وجود من قبل وهو ما استلزم بالضرورة تغييراً في نوعية العروض في سوق العمل حيث أصبحت الحاجة ملحة لوجود خبرات جديدة ومفكات معينة لم تكن محل اهتمام

ومن أهداف التنمية البشرية توسيع جميع خيارات الإنسان وليس الدخل وحده - ومن ثم يركز مفهوم التنمية البشرية على المنتج كله - وليس على الاقتصاد فقط - كما أن التنمية البشرية تقوم على ثلاثة أعمدة أساسية هي الإنتاجية والانصاف والقدرة على الإستثمار.

ويلاحظ أن التنمية البشرية سوف تلبي دورها في الاقتصادية بزيادة العمل ليزداد الأقبال على إستهلاك المنتجات بما يسمح بزيادة الإنتاج في المشروعات الصغيرة أو المشروعات 1 - زيادة الاندماج حيث أنه يشجع بدوره على زيادة الإنتاج ويخلق فرص عمل جديدة وبالتالي تزداد الدخل مرة أخرى وتحقق التنمية الشاملة.

## السياسة الاقتصادية ودورها في إحداث التنمية البشرية:

تعمل السياسة الاقتصادية على إحداث القيمة البشرية من حيث نصيب الفرد من الناتج القومي والمخلى وعدد سكان حيث يندمج على الريف من خط الفقر والتنمية العاملين في قطاع الزراعة ويخلق الصناعات القطاع ومعدلات نمو دخل العاملين.

ومن مميزات عامة تؤثر في التنمية البشرية منها: التوسع في تقديم الخدمات العامة والإسكان والخدمات الاجتماعية والمساكن وإعانة البطالة والخدمات الصحية والتقنية ونسبة لوفيات بين الأطفال دون سن الخامسة وفي ضوء هذه المؤشرات يمكن اقتراح الحداد التالية لأصلاً لمعدلة قوية للتنمية البشرية.

وإيجاد تنمية بشرية سليمة علائم من تنمية القدرات العقلية والفكرية للإنسان، وتنمية القدرات العلمية والفكرية - فإنه يجب إعادة النظر في ميكانات التنمية وأنماطها بصورة عامة نحو يؤدي إلى إنشاء نوجات وشعب الدراسة بحيث تؤدي إلى أن يتفق بها المجتمع في حيث إستراتيجية للتنمية. وفي هذا الصلة فإنه من المهم جداً رفع كفاءة العمل في جميع مراحل التعليم وخاصة التعليم الأساسي وإعادة النظر في المقررات والمواد بحيث تتواءم مع قدرات الطلبة في مراحل التعليم وكذلك مع إستراتيجية المجتمع.

كما يجب الاهتمام بخلق فرص عمل جديدة في كافة التخصصات وهذا يقتضي العمل على الإكثار من إنشاء الوحدات الصناعية المنتجة وكذلك العمل على إنشاء وحدات التصنيع الزراعي وهذه المشروعات ستدفع إلى أعداد كبيرة من الشباب بمعنى أنها تنقسم على جزء هام من البطالة.

ومن المهم أيضاً أن يتم الربط بين العمل وبين التعليم وذلك من خلال الاعتماد بالتدريبات المهنية ولإدراج في الالتقاء من التعليم حيث أن التجميع المستمر هو السبيلة لخلق مجتمع عامل وعمرى كما أن الاعتماد بالتدريب المهني والتفني من الأهمية بمكان وذلك من خلال عدم المعاد والتدريس الفني وإيجاد التخصصات المطلوبة لسوق العمل وفقاً للآيات - وبعد ذلك فإنه يجب تنمية القدرات الفنية والمهارة من خلال إعداد برامج تدريبية لخريجي المدارس الفنية لزيادة المهارات









# الصاحرات المصرية

(فهرسة) .. (بلا حله)

اللواء محمد البنا

رئيس الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات

منذ عام 1981 هز الدولة وضعت خططاً طموحة لزيادة حجم الصادرات المصرية وتولى اهتماماً خاصاً بالتصدير باعتباره المحرك الرئيسى لعملية التنمية وزيادة فرص العمل وقد كان مردود ذلك هو زيادة الصادرات المصرية فى جميع المجالات كما هو موضح بالجدول بالصفحة المقبلة.

وترجع الزيادة فى الصادرات المصرية إلى :

1 - الدعم المستمر المقدم من الحكومة لكافة المجالات التصديرية لتسهيل حركة التجارة وإختصار الإجراءات فى كافة المجالات ومكث الاتفاقيات الدولية لزيادة حركة الصادرات .

2 - قامت المجالس التصديرية بوضع خططاً طموحة لكسب مزيد من الأسواق الخارجية بالإضافة إلى زيادة الاستثمارات فى البنية الأساسية فى الوحدات التصديرية مثل محطات التعبئة وزيادة التقنية فى المصانع المد لإنتاجها لتصدير وخاصة فى مجالات الصناعات الغذائية والملابس الجاهزة والأثاث والحاصلات الزراعية .

هذا ومن جانب الهيئة التى تشرف على الصادرات المصرية فقد قامت السلطات المختصة منذ عام 2001 باتخاذ الإجراءات التالية التى تواكب حركة الصادرات :

1 - تطوير وتحديث وإنشاء المعامل المخصصة واعتمادها محلياً ودولياً .

2 - تنفيذ مشروعات تكنولوجيا المعلومات بكافة أعمال الهيئة مما يسهم فى تبسيط وتطوير كافة الإجراءات .

3 - التنسيق والتعاون مع كافة قطاعات الدولة والقطاع الخاص والمجالس التصديرية فى شتى المجالات .

4 - المشاركة الفعالة فى مسيرة تنمية الصادرات المصرية من خلال البدء فى تنفيذ مشروع التتبع وتشكيل لجان إرشادية لتقديم الدعم الفنى للمصدرين والمشاركة الفعالة فى الاجتماعات الدولية والخاصة بدراسة قواعد وإصدار شهادات المنشأ .

ونتيجة هذا النجاح فى زيادة الصادرات فتقدم الدولة حالياً بالاستجابة لبعض المتطلبات مثل ضرورة توفير النقل والأراضى الزراعية .



الدكتور أحمد عيسى صالح

عضو المجلس القومى للإنتاج والشؤون الاقتصادية



ريان / فاروق عبد المنعم الصايف

رئيس ومستشار بى.ت.ى



نجاح سياسات التصدير إنما تتوقف فى النهاية على تنوع القاعدة الإنتاجية والتساعها. كما تتوقف وبصفة خاصة على زيادة القدرة التنافسية للمنتج المصرى فى الأسواق العالمية التى تتوقف بدورها على عنصرين أساسيين هما الجودة والسعر فضلاً عن عوامل أخرى مثل الالتزام بالمواعيد ومواعيد التسليم وحسن التعبئة والتغليف

حقاً إنه لغز معبر.. رغم أن الدولة وضعت على رأس أولوياتها قضية تشجيع الصادرات المصرية ودفعها إلى الأمام. وتبنى رئيس الدولة لهذه القضية وقال أنها مسألة حياة أو موت. ورغم إخبار الشركات والمؤسسات والمنظمات المصرية والتجارية للصادرات والصناعات المرتبطة بها ورغم أن الجميع يكافئ مساندة وفائده صارت تحدث بلغة التصدير حتى تولد ما يسمى بالثقافة التصديرية.

رغم كل ما سبق إلا أن الصادرات المصرية ما زالت تتأثر بفزاً معيراً وفزورة بل حل .. إنها أرقام هزيلة وواقع مرير.

بوابك ما هى الأسباب التى ساعدت على تدنى أرقام الصادرات المصرية؟

والأهم من تلك الأسباب ما هى الاقتراحات والحلول العملية التى يمكن أن تساهم فعلياً فى دفع عملية التصدير إلى الأمام.



## تقرير إجمالى للمجالس التصديرية (القيمة بالعملة المصرية)

م	المجالس التصديرية	من 2004/7/1 إلى 2004/12/31		2005		2006/1/1 إلى 2006/11/31	
		كمية	القيمة	كمية	القيمة	كمية	القيمة
1	المجلس التصديرى لآلات البناء	وحدات مختلفة	6,399,353,024.47	وحدات مختلفة	13,151,596,766.70	وحدات مختلفة	17,780,547,099.76
2	مجلس التصدير للمنتجات البترولية والنفط والغاز	وحدات مختلفة	3,084,385,162.63	وحدات مختلفة	10,840,790,915.37	وحدات مختلفة	1,343,832,279.86
3	المجلس التصديرى للمنتجات المعدنية واللافلزية	وحدات مختلفة	1,513,158,990.09	وحدات مختلفة	4,748,251,636.26	وحدات مختلفة	3,634,364,084.27
4	مجلس التصدير للسلع المنسوجة والصناعات الجلدية واللافلزية	وحدات مختلفة	1,621,009,039.17	وحدات مختلفة	4,734,791,786.82	وحدات مختلفة	6,756,399,179.94
5	المجلس التصديرى للتقنيات	وحدات مختلفة	1,513,843,376.56	وحدات مختلفة	4,248,914,722.17	وحدات مختلفة	5,183,007,736.49
6	المجلس التصديرى للزيتون والمنتجات	وحدات مختلفة	1,188,534,508.38	وحدات مختلفة	1,835,735,055.22	وحدات مختلفة	1,330,981,214.05
7	مجلس التصدير للصناعات الجلدية	وحدات مختلفة	1,725,530,075.21	وحدات مختلفة	3,893,997,493.56	وحدات مختلفة	4,003,552,696.84
8	المجلس التصديرى للمنتجات الجلدية	وحدات مختلفة	974,806,116.52	وحدات مختلفة	3,168,422,147.45	وحدات مختلفة	4,498,809,903.60
9	المجلس التصديرى للمنتجات الجلدية	وحدات مختلفة	1,012,76,127.81	وحدات مختلفة	2,977,540,109.34	وحدات مختلفة	2,620,811,448.21
10	المجلس التصديرى للمنتجات الجلدية	وحدات مختلفة	337,348,716.44	وحدات مختلفة	668,936,722.69	وحدات مختلفة	689,838,006.72
11	مجلس التصدير للمنتجات الجلدية	وحدات مختلفة	238,093,674.43	وحدات مختلفة	546,675,898.94	وحدات مختلفة	642,411,759.94
21	المجلس التصديرى للزيتون	وحدات مختلفة	180,949,743.54	وحدات مختلفة	477,897,153.47	وحدات مختلفة	747,180,029.99
31	المجلس التصديرى للزيتون	وحدات مختلفة	205,078,320.92	وحدات مختلفة	50,792,173.10	وحدات مختلفة	78,688,678.68
41	المجلس التصديرى للزيتون	وحدات مختلفة	6,515,644.43	وحدات مختلفة	14,725,536.53	وحدات مختلفة	8,985,506.64
	الإجمالي		30,158,158,895.44		81,538,905,188.63		61,476,648,903.38

## الدكتور أحمد عيسى صالح

### عضو المجلس القومى للإنتاج والتشغيل الإقتصادى

أهم المؤثرين السلبيات لعام 2005/2006 مقارنة بعام 2004/2005

**الجزء السلبي للتشغيل:**  
حققت الميزان السلبي للتشغيل فائضا بلغ 4863.2 مليون دولار في عام 2005/2006 بزيادة قدرها 3539.5 مليون دولار من عام 2004/2005 ونسبة زيادة قدرها 267.4% حيث بلغت مخصصات الصادرات 10222.4 مليون دولار بينما مدفوعات الواردات بلغت 5359.2 مليون دولار مقابل 5299 مليون دولار و3397.5 مليون دولار في الفترة السابقة على الترتيب.

وبما يجرى ذكره أن فائض التبرول الخام قد ارتفع من 298.8 مليون دولار إلى 369.6 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 27.5% كما ارتفع الفائض من منتجات التبرول من 12.9 مليون دولار إلى فائض قدره 856.8 مليون دولار وارتفع الفائض من مخصصات وأسفل والغازات البترولية من 726.9 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 13.9% في حين ارتفع فائض الغاز الطبيعي من 285.1 مليون دولار إلى 2809 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 885.3% وفيما يلي الأهمية النسبية للفائض أو العجز للميزان السلبي للتبرول (مليون دولار) مليون دولار

بترولية	2006/2006	2005/2005	%	2006/2006	2005/2005	%
بترول خام	369.6	298.8	22.6	127.5	127.5	100
منتجات بترولية	856.8	176.2	29.8	664.2	664.2	100
مخصصات بترولية	827.8	17	726.9	54.9	115.9	100
غاز طبيعي	2809	37.8	283.1	21.5	985.3	100
غاز حبيبي	4863.2	100	133.7	20.6	367.4	100

مليون دولار يتبين أن الأهمية النسبية للفائض من التبرول الخام قد انخفضت من 22.6% إلى 7.6% بأن أهمية للتشغيل التبرولية قد ارتفعت من 1% إلى 17.6% بأن تكون السفن والطائرات قد انخفضت أهميتها من 54.9% إلى 17% وذلك فإن للتشغيل التبرولية وتأمين السفن والطائرات قد انخفضت أهميتها النسبية من 955.9% إلى 34.6% في حين ارتفع الفائض من التبرول الخام والغاز الطبيعي من 44.1% إلى 65.4% وذلك فإن الزيادة في الفائض من التبرول متحققة من الزيادة في الصادرات من الغاز الطبيعي حيث بلغت الصادرات 2809 مليون دولار مقابل 285.1 مليون دولار في الفترة السابقة بنسبة زيادة قدرها 885.3% وأن الصادرات للتشغيل وتأمين السفن والطائرات قد ارتفعت من 802 مليون دولار إلى 827.8 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 22.3% في حين أن وارداتها قد ارتفعت من 75.1 مليون دولار إلى 153.2 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 104%.

ومن الضروري أن يتم التركيز على زيادة الصادرات من للتشغيل ويخفف الصادرات من التبرول الخام وفي نفس الوقت تخفف من الواردات من المنتجات ما أمكن

**الجزء السلبي للتشغيل للتأمين والمنتجات البترولية السليقة**  
انخفض الفائض لهذه المجموعة السلبيات من 318.9 مليون دولار في عام 2004/2005 إلى 224.4 مليون دولار في عام 2006/2006 بنسبة قفوا

بترول	2006/2006	2005/2005	%	2006/2006	2005/2005	%
بترول خام	224.4	318.9	29.8	101.7	101.7	100
منتجات بترولية	29.6	17.4	4.4	11.5	11.5	100
مخصصات بترولية	73	28.9	89.0	97.7	97.7	100
غاز طبيعي	17.3	50.1	108.3	108.3	108.3	100
غاز حبيبي	224.4	119.9	77.2	111.6	111.6	100
مخصصات بترولية	29.6	17.4	4.4	11.5	11.5	100
مخصصات بترولية	73	28.9	89.0	97.7	97.7	100
غاز طبيعي	17.3	50.1	108.3	108.3	108.3	100
غاز حبيبي	224.4	119.9	77.2	111.6	111.6	100

ان الفائض أو العجز في أهم السلع الوارد بياناتها في الجدول السابق تمثل 88% من إجمالي الفائض مقابل 86.2% في الفترة السابقة. من الجدول السابق يتبين أن الأهمية النسبية للفائض منها من 89% إلى



973% بينت. ارتفعت الماكليس الماهرة من 50.1% إلى 67.2% . وأن الأهمية النسبية للناقص من عزل القطن قد انخفضت من 1.4% إلى - (161.5%) في حين أن العجز في الخيوط والاكيااف التركيبية قد انخفض من - (97.2%) إلى - (111.4)% .

أن الصادرات من القطن الخام قد ارتفعت من 137.8 مليون دولار في عام 2005/2004 إلى 155.3 مليون دولار في عام 2006/2005 بنسبة زيادة قدرها 12.7% . وأن الزيادة منها قد ارتفعت من 69.3 مليون دولار إلى 104 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 50% وكذلك انخفضت الصادرات من غزل القطن من 117.2 مليون دولار إلى 104.7 مليون دولار بنسبة خفض قدرها 10.7% . وفي حين ارتفعت الواردات منها من 112.8 مليون دولار إلى 130.5 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 15.7% . بأن النسبة المئوية للناقص والزيادة بالجمعة قد انخفضت صادراتها من 602.7 مليون دولار إلى 576.8 مليون دولار بنسبة خفض قدرها 54.9% . بأن وارداتها ارتفعت من 158.9 مليون دولار إلى 239.8 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 50.3% .

ولذلك فإننا يلزم أن نهتم بزيادة القطن وتنسيقه وعلجه ويكسبه وأن نركز على الأتوا طوية القليلة منها وإلا ننتج بميزة إنتاجها خاصة وأن الطلب على القطن المصري كبير وأن نضاعف على زيادة الصادرات من غزل القطن لأن ظهور منتجاتها وأن نضاعف على أسواقها الخارجية بل ونعزز زيادة أسواقها الخارجية لكي نزيد من إمكانية تصدير القطن بدلا من أن نصدرة خاما وأن نهتم بهذه المجموعة لمصلحة لأنها المجموعة السليمة الوحيدة التي تحقق فائضا بخلاف البترول كما سبق أن أشرنا ،

## اليزان السلي للبلاد والاهمة والصادرات والواردات

خلق إيزان السلي لهذه المجموعة عجزا قدره - (1348.9) مليون دولار مقابل - (1280.3) مليون دولار في الفترة السابقة بنسبة زيادة قدرها 4.4% . حيث ارتفعت الصادرات من 272.5 مليون دولار إلى 325.8 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 19.6% . كما ارتفعت الواردات من 1516.5 مليون دولار إلى 1674.7 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 7.3% .

وقد بلغ العجز في السلع الوارد ذكرها في بيانات البنك المركزي 673.7 مليون دولار مقابل 594.3 مليون دولار في الفترة السابقة بنسبة 49.9% . 46.1% إلى العزب من إجمالي العجز بالجمعة (25.2) مليون دولار في الأهمية الألية ذات محرك كبريتاني للاستعمال المنزلي - (85) مليون دولار مقابل (225) مليون دولار في الفترة السابقة بنسبة خفض قدرها 62.3% . كما ارتفع أيضا العجز في التفريغيات وأجهزة الإرسال واستقبال الهاتف أو البرق أو الراديو من - (149.2) مليون دولار إلى - (181.1) مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 21.4% .

يرفع الجدول التالي الأهمية النسبية للناقص من العجز السلع الواردة في بيانات البنك المركزي:

بند	2005/2006	2004/2005	% (1)	% (2)
(أ) (ب)	(أ) (ب)	(أ) (ب)	(أ) (ب)	(أ) (ب)
محركات وسيارات كبريتانية وإيربازها	123.8	9.9	46.1	3.6
الآلات الكهربائية	80.9	6.3	223.3	17.4
الآلات الكهربائية	81.6	3.6	192.1	1.5
الآلات الكهربائية	72.2	5.4	43.8	3.4
الآلات الكهربائية	181.1	13.4	1492.1	11.6
الآلات الكهربائية	150.1	8.6	108.9	8.6
الآلات الكهربائية	67.2	30.1	699.1	53.9
الآلات الكهربائية	154.8	10.6	1289.3	106.5

ومن ذلك يتبين أن العجز في الأهمية الألية ذات محرك كبريتاني للاستعمال المنزلي تبلغ نسبه 6.3% من إجمالي عجز المجموعة السليمة مقابل 17.4% . وفي الفترة السابقة فإن العجز في التفريغيات وأجهزة الإرسال واستقبال الهاتف تبلغ نسبه 13.4% مقابل 3.6% في الفترة السابقة وارتفعت الأهمية النسبية للعجز في آلات تكيف الهواء من 1.5% إلى 11.6% كما وارتفعت كذلك الأهمية النسبية لتجهيزات والمعدات من 3.4% إلى 55.4% . ولزم أن نرشد العجز الاستهلاكية المصرة الواردة بهذه المجموعة مثل التجهيزات والمعدات والتلفزيونات وأجهزة الإرسال وآلات تكيف الهواء خاصة تلك التي لها بدائل يصنع محليا.

## اليزان السلي للجمهورية

انخفض العجز في هذه المجموعة من - (1439.3) مليون دولار إلى - (1130.5) مليون دولار بنسبة خفض قدرها 21.5% . حيث انخفضت الواردات منها من 1762.3 مليون دولار إلى 1391.2 مليون دولار بنسبة خفض قدرها 21.1% . بينما انخفضت الصادرات من 323 مليون دولار إلى 260.7 مليون دولار بنسبة خفض قدرها 19.3% .

وقد انخفض العجز في القطن من - (1107.1) مليون دولار إلى - (880.1) مليون دولار بنسبة 20.5% . كما انخفض العجز من الفرة من - (442.5) مليون دولار إلى - (350.6) مليون دولار بنسبة خفض قدرها 17.4% . كما انخفض الفائض من العزب انخفضا طفيفا من 138.3 مليون دولار إلى 133.9 مليون دولار بنسبة خفض قدرها 3.2% . وانخفض العجز من الحبوب وأياما ريفية من - (141.1) مليون دولار إلى - (52.6) مليون دولار بنسبة خفض قدرها 62.7% .

ومن اللازم أن نركز في هذه المجموعة على زيادة الصادرات من الأرز لتعويض جزءاً من واردات

القطن الذي لا يجب أن نفلل من وارداته إلا بقدر زيادة الإنتاج المحلي القطن ونعزز أيضا وارداتنا من حبوب وأياما ريفية ونباتات الصناعات الحي نزيد من استيراد الأزيوت لمواجهة أديان الأزيوت في

مجموعة المواد الغذائية خاصة وأن الحاصلات الزيتية المحلية تغطي حوالي 13% من الاستهلاك حيث أن الاستهلاك المحلي الزيتي الخام في مصر يصل إلى حوالي 1.1 مليون طن في العام وأن الحاصلات الزيتية المحلية تغطي 140 ألف طن من الزيت، وأن طاقة المصانع التي تقوم باستخلاص الزيوت من البزرة تصل إلى 436 ألف طن من الزيت وذلك يلزم أن نزيد وارداتنا من البزور الزيتية استكمال الإنتاج المحلي منها وأن زيادة الواردات منها سوف تمكن من إيزان السلي للوارد الغذائية وذلك بخفض الواردات من الشعير والدعوم والزيوت النباتية ومنتجاتها .

## اليزان السلي للوارد الغذائية

انخفض العجز في هذه المجموعة من - (1180.1) مليون دولار في عام 2004/2005 إلى - (1233.4) مليون دولار في عام 2006/2005 بنسبة زيادة قدره 4.5% .

وأهم سلع هذه المجموعة قد حقق عجزاً قدره - (1224) مليون دولار مقابل - (1237.3) مليون دولار في العام السابق والسلمة الوحيدة التي تحقق فائضا قدره 40.4 مليون دولار مقابل 25.8 مليون دولار في العام السابق في الفواكه وأشجار، والجدول التالي يوضح العجز أو الفائض والأهمية النسبية لسلع تلك المجموعة (مليون دولار)

بند	2005/2006	2004/2005	% (1)	% (2)
(أ) (ب)	(أ) (ب)	(أ) (ب)	(أ) (ب)	(أ) (ب)
أصناف ومشتقاتها	237.9	19.4	100.9	15.4
الأسماك ومشتقاتها	196.1	7.8	93.7	10.2
الحبوب ومشتقاتها	85.9	7.9	89.2	7.2
الفاكهة والخضروات	40.4	3.4	25.8	2.1
الزيت	185.2	19.2	93.2	9.4
السكر والمنتجات السكرية	519.8	42.5	515.7	71.7
الزيتون	90.8	7.4	88.8	10.3
الزيتون	149.1	12.2	119.2	15.5
الزيتون	123.4	100	127.1	98.9

ومن الجدول يتبين أن الشعير والدعوم والزيوت النباتية ومنتجاتها تمثل 42.5% من العجز المحقق في هذه المجموعة (1224) مليون دولار مقابل 14.1% . في العام السابق وأن قيمة العجز بها قد ارتفع بنسبة 0.8% . وأن العجز في البقول تبلغ نسبته 12.2% مقابل 15.5% في العام السابق وقيمة العجز قد انخفضت من (192) مليون دولار إلى (149.1) مليون دولار بنسبة خفض قدرها 22.3% . وأن العجز في الحبوب ومشتقاتها تبلغ نسبه 19.4% من العجز المحقق مقابل 15.4% في العام السابق حيث ارتفع العجز من - (190.9) مليون دولار إلى (237.9) مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 24.6% . وبالنسبة السكر الخام والمنتجات السكرية قد انخفضت نسبه من 7.2% إلى 7.4% حيث ارتفع العجز من - (88.8) مليون دولار إلى (90.8) مليون دولار بنسبة زيادة قدره 2.3% . وكما أرفقنا سابقا في الميزان السلي للحبوب من ضرورة التوسع في استيراد البزور الزيتية لتصنيعها ومشتقاتها والزيوت والاستفادة من الخفض في إنتاج القطن وذلك بهدف تقليل الواردات من الزيت الغذائية حتى تلبي الفجوة بين الواردات والصادرات وبالنسبة السكر الخام ومصنوعات سكرية فإن نظرا لأن استهلاك الفرد من السكر قد ارتفع ليصل في عام 2003 إلى 33 كيلو جرام / فرد/ سنة، ومن معدل مرتفع كثيرا سواء من المعدل العالمي 20 كيلو جرام / فرد/ سنة ، أو المعدل الأفريقي 13.6 كيلو جرام / فرد/ سنة، أو المعدل المصري 24 كيلو جرام / فرد / سنة ، ولذا فإنه من الزعم أن يتم ترشيد استهلاك السكر بكافة السبل سواء المصنوعة أو التوجية لصنعية وأن نزيد من وارداتنا من السكر الخام للاستفادة من العلاقات المتنامية في تكريره وأن نكف الجهود لزيادة الإنتاج برفع كفاءة تشغيل مصانع السكر القائمة واستغلال كامل طاقتها التصنيعية .

## اليزان السلي للمركبات والهربات وسائل النقل الأخرى

ارتفع العجز في هذه المجموعة من - (634.1) مليون دولار إلى - (1497.6) مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 136.2% . ولقد تركز عجز في أجزاء وإلزام ومعدات وقطع غيارها حيث ارتفع العجز بها من - (382.9) مليون دولار إلى (796.0) مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 107.9% . حيث ارتفعت الواردات من 430.7 مليون دولار إلى 892.7 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 107.3% . وفي حين ارتفعت الصادرات من 47.8 مليون دولار إلى 96.7 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 102.3% .

## اليزان السلي للمواد الغذائية ومنتجاتها

ارتفع العجز بهذه المجموعة من - (275.1) مليون دولار إلى عجز قدره - (751.4) مليون دولار ومن أهم سلع هذه المجموعة التي عكست هذا التحول:



## • الوينوم خام وصنوعاتها •

ارتفع فائض من 139.9 مليون دولار إلى 177.2 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 26.7% حيث ارتفعت الصادرات من 302.9 مليون دولار إلى 329.2 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 8.7% وانخفضت الواردات من 163 مليون دولار إلى 152 مليون دولار بنسبة خفض قدرها 6.7% وهي صناعة هامة ومركز المحافظة عليها وتطويرها ودفعها إلى تحقيق نمو دعم الاقتصاد القومي.

## • نخب وصنوعاتها •

ارتفع العجز بها من (40.9) مليون دولار إلى (75.8) مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 85.3% حيث انخفضت الصادرات من 31.8 مليون دولار إلى 20.9 مليون دولار بنسبة خفض قدرها 34.3% بينما ارتفعت الواردات من 72.7 مليون دولار إلى 96.7 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 33%.

## ريان / هارون عبد المعظم الصايغ

خبير ومستشار بحري

مصر - القاهرة

تتوسع اقتصاديات العالم بتيارات اقتصادية متعددة وتكتلات اقتصادية وعملية ليس لها حدود وسقوط الحواجز التجارية كتمثل في اتفاقية أبات وكلمة أ.الهادي، هي المقابل للحريف اللاتينية "GATT" والتي بدورها الحروف العامة "General Agreement on Tariff and Trade" والتي تعني باللغة العربية "الاتفاقية العامة للتجارتات والتجارة" والتي تضمنت تخفيضات جمركية من جانب الدول الأعضاء (136 دولة) ولواعد للحد من استخدام الإجراءات التجارية التمييزية (الخطر، الحصص، الكمية، القيود الإدارية ... إلخ). وتناقصت القيود التجارية حيزاً واسعاً من اهتمام الجهات الحكومية والقطاع العام والخاص ويطلق هذا الاهتمام مدى واسعاً في مختلف الدول والقطاعات الاقتصادية وفي الصحافة المحلية.

• يقول الدكتور مصطفى السيد في كتابه "الاقتصاد المصري وضد المرحلة المرافعة" إن هناك دافعاً واضحاً من المستحيل إنكاره وهو أن معدلات التصدير المصرية تتنامى من مظاهر صاعدة كثيرة متزايدة وهذا لا يتفق ما ينشر أحياناً في وسائل الإعلام من أرقام أو تصريحات على عكس هذا الحقيقة وأسباب كثيرة تشترك جديراً بما سياسة الانفتاح الاقتصادي في الدول الصاعدة. شاهدت الواردات نمواً مستمراً لم يوازن نمو صادراتها في الصادرات وحاولت عقد، لثمانينات فإن القوة بين الواردات والصادرات أخذت في التزايد.

• يقول أحمد سعيد الجزار في مجلة الاتجاهات الاقتصادية الاستراتيجية (سبتمبر 2003)، "صادرات مصر التي كانت في عام 1960 تبلغ 346 مليون قيمة صادرات كبرى الجنوبية لا تشكل في عام 2000 سوى 2.7% من الصادرات". "صادرات مصر التي كانت في عام 1965 تبلغ 886 من قيمة صادرات اندونيسيا أصبحت في عام 2001 لا تشكل سوى 0.6% من تلك الصادرات". "المنهج في الميزان التجاري المصري وفقاً لبيانات صندوق النقد الدولي 36.7 مليار دولار في الأيوام 2000/1999 2001".

• يقول محمد باشا (الأرقام الاقتصادية) الأمر المؤكد أن أهمية توسيع دائرة التصدير للمنتجات المصرية تحقق أهدافاً قومية تتمثل في: 1- إصلاح التخليص في الميزان التجاري والد من المعجز فيه 2- زيادة التصدير تعنى بسياسة شديدة فتح أسواق جديدة للصاح المصرية وهو ما يتطلب - وبضرورة - تحسين وتطوير المنتجات وزيادة جودتها حتى تواجه المنافسة. 3- حاضرة تزايد حجم الميزان التجاري تؤثر على أوضاع ميزان المدفوعات ككل وبالتالي على سعر الصرف ومعدلات النمو وتوازن الميزان التجاري والارتفاع في النفوذ في معدلات التضخم وانخفاض المقابل في مستويات المعيشة. 4- زيادة التصدير ستؤدي زيادة الإنتاج الذي بدوره سيؤدي

## • حديد خام وجديد وصنوعاتها •

ارتفع العجز الذي تحقق من (293.3) في عام 2004/2005 إلى (761.3) مليون دولار في عام 2005/2006 بنسبة زيادة قدرها 159.6% حيث ارتفعت الصادرات من 830.9 مليون دولار إلى 1124.2 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 6% في حين ارتفعت الواردات من 1642.3 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 46.1%.

وما يهجر ذكره أنه بخلاف جميعه القطن ومبجيات والواد المسجبة الأخرى التي تحقق فائشاً على الرر والوينوم الخام مصنوعاتها من السلطان الينيتان التي تحقق فائشاً في الميزان التجاري، ولذا فيزعم الاتعاض بها والعدل على زيادة صادراتها ودعمها المحافظة على ما حققته من فائض.

## التصدير... خارطة طريق الحاق بالمتقبل

• التصدير... البوابات لشعار باباني

في الأسواق الخارجية. 4- التوسع في صفحات التوعية المحلية وتقدير التسهيلات في إنشائها وإعلانها من الضرائب والرسوم المصرية. 5- استغلال القوة الدولية في مناطق الاستزراع الجديدة ذات السمعة الكبيرة لزراعة الأصناف المطلوبة عالمياً من الخضروات والفواكه والنباتات الطبية والعطرية والزهور لتكوين مناطق إنتاجية تصديرية متكاملة الخدمات. 6- التقليل من أعباء التخليص. 7- أهمية النقل بكافة المخططة (جوي - بحري - بري) بالنسبة للصادرات المصرية ولوجود العديد من المشاكل والمعوقات في هذا القطاع الجوي يجب تخفيض تكاليف النقل للصادرات المصرية وما يرتبط بها من نفقات أخرى وقد تضمنت دراسة مفصلة تكاليف النقل للصادرات المصرية التي قام بها خبيرون تحليل وإصلاح السياسات الاقتصادية والتنمية Depra يوليو 1999 التوصيات الآتية:

1- تحسين كفاءة وكيفية تسهيلات النقل الجوي لتخفيض التكاليف والباء التأخير والتلف. 2- توسيع طاقعة الشحن خلال موسم الذروة من أجل تخفيض النفقات المرتفعة وعدم ضياع الفرص التصديرية التي تتوافر في هذه الفترة. 3- دعم التوسع حتى يتم تجنب تعارض المصالح والتعجز في التوجيه الخاص الذي يعمل في هذا النشاط في مواجهة ضغط القطاع. 4- معقم طائرات شركة مصرية الطيران طائرات ركاب وليست وشائع وهي - عادة - خالية من الحازن أو مزانيتها ذات سعة كبيرة وذلك لتوفير الاعتماد على الركاب لأنه ذو عائد اقتصادي أفضل وتقليل الأعباء الإضافية نقل مملوكة أو مستأجرة سواء لخاص أو خاص أو استشاري للقضاء على مشكلة عدم وجود فترات الصادرات الزراعية.

2- النقل البحري • تحسين فاعلية عمليات الموانئ من خلال التحديث والتطوير المستمر. • توسيع طاقعة الموانئ من خلال تسهيل إنشاء الموانئ الباعة ومن خلال الإختيار الواعي للاستثمارات المطلوبة لتوسيع الموانئ وتحديثها. • تخفيض زمن التخليص في التعامل مع الشحنات المصدرة من خلال إجراء إصلاح جمركي وتشريع التكراريج الجديدة التي تقوم على تبادل البيانات التكرارية. • تحسين عمليات المسك الحديدية التي تضم الموانئ من خلال تحسين الخدمات بين الموانئ وخطط المسك الحديدية. 3- النقل البري • تخفيض التكاليف المرتفعة المرتبطة بالشاحنات والمجربات الجديدة وذلك بتخفيض الضرائب والرسوم والجمارك. • تحسين إنتاجية الشاحنات من طريق تخفيض زحام الطرق وذلك من خلال إدارة أفضل لحركة المرور وصيانة الطرق وعدم

التي خفض معدل تكلفة الوحدة السليمة ويعزز اقتصاد الإنتاج إلى أقصى حد ممكن في كل جزء من أجزاء العملية بدءاً من يكتة ستات للقطاع الخاص فرصة مضاعفة دوره ونموه بما يكتة من القيام بدوره التصديري بفاعلية. وإذا كان الأمر كذلك - وهو كذلك بالفعل - يجب أن البحث عن الحقائق الموضوعية كاملة دون مبالاة أو استهانة أو الاستناد إلى مؤشرات إحصائية معلنة بعيدة عن الواقع. • تحليل الأسباب التي تكمن وتفسر مظاهر ضعف الأداء التصديري. • اقتراح السياسات الواجبة الاتباع لعلاج مظاهر هذا الضعف. • اتخاذ الإجراءات اللازمة لعلاج هذه السبلات تحقيقاً للتنمية.

## لتسمية الصادرات كيفية

لا أحد ضرورة ملحة الحديث عن مشاكل ومعوالت التصدير لأننا كنا نعرفها على السخص في الاقتصاد ورجال الأعمال من منتهج ومصدرين فحسب ولكن أيضاً كل مناج ومتعمق يلمح السياسة والعمل العام، لذلك سنسعى للحديث مباشرة عن خارطة طريق الحل بالتسليط لتضمن لاحتياج عثرنا على هي حصيله وجهات نظر وآراء واقتراحات وتوصيات الخبراء والمختصين في مجال التجارة الخارجية.

## أولاً: التفتت الزراعية والصناعية

في سبيل تنشيط الذاكرة يهمل التفتت المرتبة الأولى في قائمة الأولويات الزراعية ويأتي الآن في المرتبة الثانية لتضمنه الجياطس قائمة صادرات الخضروات بينما يهمل البرتقال المرتبة الأولى للصادرات الفواكه وتعد النباتات الطبية والعلويات ونباتات الطمران من المصاحات غير التقليدية التي تتمتع بمصر بعديد من المزايا سواء في إنتاجها أو تصديرها ورغم أن مصر كانت تحتل المركز الرابع في قائمة الدول المنتجة للثم عايم فإن عدم الاعتماد بالتقوى والإحصائيات البوابة بالأرضاء الفورية التي إلى تراجع حجم صادراتها منذ أما النظام فإن تصور عمليات الجمع والتعبئة والنقل والتداول تكلى إلى ارتفاع سعر القاع والتالف وما يقلل الكميات المصدرة ويؤثر على الربح. إن تصدير كميات متواضعة من الزهور رغم مزاياها التنافسية أما الجول والأتاات والملاص الهائلة فيمكن القول أنها تزد - أن الأرقام لا تتناسب مع الإكائيات والخبرات المتاحة.

وقد تضمنت توصيات ممتدتي التصدير - التي نظمه الاقتصاد مع الفرقة التجارية بالإسكندرية (يناير 1999) التوصيات الآتية: 1- وضع خريطة زراعية تشمل الإنتاج كما ونوعاً والاستهلاك المحلي والصناعي حتى يمكن الوفاء بالاحتياجات التصديرية. 2- وضع مواصفات قياسية للصادرات الزراعية (الخضر والفواكه) كمر أساساً للتصدير. 3- الاتجاه إلى الزراعة الحيوية والإقلال من استخدام المبيدات والكميواوت التي تعتبر عائقاً كبيراً أمام الصادرات الزراعية.





التصميم الزائد وزيادة الأمان وإنشاء الساتليز.  
تيسير إنشاء نظم معلومات تربط القاطنين بمعايير التقل  
البري من الشبكات المحلية.  
توسيع شبكات الطرق وزيادة مشاركة القطاع الخاص  
الخاص من خلال القيام بشروعات الإنشاء والتشغيل  
وتحويل الملكية BOT.  
التأشؤن.

أصبح من الضروري الاعتماد بقضية التسيؤن حتى لا يمتل  
الإنتاج حين قدرة على التسيؤن حتى لا يمتل الإنتاج وأعداد  
الاستثمارات والمبارز ويؤكده خبراء التسيؤن أن معظم الشركات  
المصرية مارأت تعتمد على الأساليب التقليدية ويجب إيجاد  
مفهوم تسيؤن جديد وإعداد دراسات من أحوال الأسواق  
الخارجية بجانب توفير كوابض المصبرات محفزة. إن التسيؤن  
أصبح لها وتكنولوجيا يحتاج إلى عناية فائقة وليس فولة  
أو شائعة لأن إنشاء شاطر أو ما التسيؤن فهو شائد  
مكامل يتحدد على دراسة الأسواق والمستهلك وأتوابعهم  
وعاداتهم ويعتبر المجال التسيؤن العلة الأساسية لفساد  
إنتاج سلعة فولة للبرع وليس للتخزين.  
وتركزت مميزات التسيؤن الحديث على 3 مفاهم أساسية:  
الأول: هو المعنى أن القدرة على البقاء في ظل المنافسة الشرسة  
مرفوع بالمقدرة على إرضاء المستهلكين من حيث توفير السلع  
والصمات بجودة وسعر مناسب.

الثاني: إن التغيرات العالمية تتمد الإقتصاد بالتعرف على  
ريجات المستهلك لفهم التسيؤن.  
الثالث: أن جمع وتوفر الدراسات والمعلومات عن الأسواق  
الخارجية أصبحت تسيؤن عملية الإنتاج. وليس من الضروري  
قيام كل مصنع بمشتريات حيث أن تكلفة التسيؤن باهظة  
لذا فإن الحل الأمثل هو إنشاء شركات سؤولية متخصصة  
إلى جانب تكليف الكيانات المرفوعة بخدمة مجموعة من  
الخارجية وتجهيزهم إلى إنتاج السلع المطلوبة في الأسواق  
الخارجية لصالحهم ويختص بالترويج للمنتجات المصرية على  
فراز أهمية تنمية التجارة الخارجية التي تهيئ وتزود رصداً  
وتجميع المعلومات وإعداد الفرض التصديرية للتمعة وإدارة  
الأسواق وتوسيع احتياجاتها والتعرف على متطلباتها  
ويقدم.

## إمكانيات والتحديات

من المعروف أن صناعة التعبئة والتغليف تمثل ركناً أساسياً  
في حماية المنتجات الزراعية وإصناعية حيث تعمل العوة  
المصممة على المحافظة على المنتجات في حالة طبيعية جيدة  
وتحميها من التلف البيولوجي والميكانيكي ومن التغيرات في  
البيئة تسهل عملية التناول وتوزيع المنتج إلى المستهلك  
والمثل End User Package الذي أنه تغير السلعة وتوضيح  
طرق حفظها وتخزينها واستخدامها كما تلعب دور إعلانية  
المنتج أن العوة تدعى وتحسى وتبيى ولها عدة تغيرات أحد  
أهم الركائز الأساسية التي يمكن من خلالها دراسة القدرة  
التصديرية للمصادرات التوافق على ليست عبء شديدة أو  
تدكيلة ما يتطلب تشجيع وتطوير وتحسين تقنيات صناعة  
العوات وكرازين التوسع في المصبرات كقول خبراء النول  
روبرت سيورين المتخصص في عدم الطبيعة والتأليف والتعبئة  
هو أكثر سهل حماية للمنتجات فعالية " ومن المعروف أن بعض  
المصريين يصطرون أحياناً على استيراد العوات وكرازين  
لجودتها بخافتها هذه الأمطار - أيضاً في بعض الرسوم  
- كما أن دور السلعة صيئة سعراً يقلل من فرصتها في  
المنافسة.

## خطة الدولة للصناعة

مرعاة الإلتزام بمفاعهم، جودة الشاملة وتطبيق نظم الجودة  
الغاية والأزوى في جميع مراحل الإنتاجية الإنتاجية (التشخيص  
الذهني، الأساليب الأمثل للتمعة والتأليف - (إلخ) مع الاهتمام  
بالترسيق والتسويق للمنتجات في الأسواق الخارجية بشكل  
على محروس دون التعامل بنظام القسمة أو الخصف بل  
الاعتماد باستمرار الصلوات التصديرية بصفة دائمة.

## ساعات العمل والوقت

التوسع في إنشاء عدة التجارة الدولية لتلطي جميع محافظات  
مصر لتقديم خدماتها للمصريين لتصدير سلعهم للأسواق

الخارجية من خلال الإلزام الكافي بعملية التصدير ومتطلباتها  
وأهم المستويين لكل سلعة في هذه الأسواق وأصلع المنافسة  
وإسديارها ومساند النقل الجوي والبحري والبري المتاحة.

## ساعات العمل والوقت

العمل الفني والمالي لكتبت التشيل التجاري في الخارج  
تتطلب استقامة المصدين وإعدادهم بالمعلومات والتقنيات  
العالية في مجال التجارة الدولية بجانب فتح أسواق تصديرية  
جديدة خاصة في الدول الإسلامية والمكرونتل الروسي ودول  
الكوميسا وأمريكا اللاتينية وفي الدول التي قد تكون صادرات  
المصرية فيها تلبية لخاصة في إيراد المصبرات التجارية  
الغاية لمساعدة على تكثيف التسيؤن في تلك الأسواق.

## إشاعة العرض والطلب

إنشاء شركة من المعارض وإرسال البعثات الترويجية للتعريف  
بالسلع المصرية في الخارج مدعماً بالتكاليف والهيئات  
والصناعات والمؤسسات.

## تأهيل الكوادر المتخصصة

يسبب في الظروف العالمية للإقتصاد العالمي وما يستتبعه من  
صعوبة الشركات المتعددة الجنسيات على التسبة العالمية من  
سعة التجارة العالمية وعلى المستجوبات للتمعة في ظل كفاية  
وكيانات اقتصادية كبيرة (الاتحاد الأوروبي، إلخ) التعاون  
لدول شرق آسيا وسياح ASEAN مستنقى التعاون التسيؤن  
في آسيا وإسبانيا APEC منطقة التجارة الحرة بين  
أمريكا وكندا والمكسيك NAFTA السوق المشتركة لأمريكا  
الوسطى GACM الاتحاد الكاريبي والسوق المشتركة دول  
الكاريبي CARICOM الجموعة الاقتصادية دول وسط  
أفريقيا ECOTAS - (إلخ) يجب أن تحقق دولة نامية  
قيمة كبيرة في التصدير دون أن تتعاضد بشكل أو بآخر مع  
الشركات المتعددة الجنسيات بإعتبار أن التحديات التي يطغى  
عليها ذات التناوب من الضروري أن تحاذ استجابات مدوية  
لتصغير التغير الآراء التصديرية شريد أن يتم ذات التناوب  
بقدر من الفقر والمروضة وإيجاد محاللات وتعيد شروط  
توفر المصالح المشتركة للطرفين وعلى نحو متوازن.

## عناصر السوق العربية المشتركة

تركيز التصديرية على ضرورة التسيؤن قداماً في السوق  
المصرية المشتركة التي تمثل منطقة جارية متمثلة زائد التسيؤن  
على سعر مساحة الأرض وتطل على خمسة من أهم المحطات  
والجارية بالعراق بالإضافة إلى مواردها المصرية التي تلزم ما  
يزيد من التلائمة مليون نسمة تمثل 95% من سكان المرفوعة  
ويجب تصميم موقفيها وتطوير ألياتها حيث أن حجم التجارة  
المرفوعة الينين لم يتجاوز 160% نتيجة ذات الأنظمة واللزفر  
والمراد فضلاً عن تدرى العلاقات العربية - العربية.

## حالة مصر الاقتصادية

منذ البداية من المنتجات المصرية الزراعية والصناعية وصلات  
على عودتها وحسن تظليها وتبنيها على السئور التي يسمح  
لها بالتنافس في أسواق العالم المختلفة إلا أن النافسة المصرية  
مارأت قللة أو قل تهمية وزيادة هذه المصبرات وتطلب الأخر:  
1- إلغاء أو تخفيض الرسوم الجمركية وفرضية الجميات على  
المعدات والآلات الأساسية اللازمة للإنتاج لملاوة المنتجين  
المصريين على إحلال وتجديد آلات ومعدات ومادتهم الإنتاجية  
المساهمة في إنتاج على الجودة وسعر مناسب.  
2- دعم المصاح مطلقاً أو رسوم على جهة على المصادرات  
(أنهن البيورة مثلا) أو للملافة أو الخصف والتحويل والعقد  
(زيادة الزكاة مثلا)  
3- إعفاء التصديرية من جميع أنواع الضرائب  
يجري التسجيل كل محكمة القصر رقم 10040 لسنة  
65 ق للتأشؤن بخصوم خدمة نقل البضائات القصرية العامة  
على البضائات تحت مسمى خدمات التشيل للبرع ورغم أهمية  
المصدر في الحصول على هذا الإعفاء إلا أنه يمثل عبءاً وثيقاً  
مرفوعة خاصة بسلعة إدرات التصدير كما يتطلب تبني  
تجديري القانون 2 لسنة 1997 بند 11 لتحديد الخاضعين  
لهذه الضريبة.

4- إبرام إتفاقيات الثنائية التي تخفف الجمارك والإعفاءات  
منها معشر الإتزاؤن القصريي فضلاً عن الموائف المباشرة وغير  
المباشرة  
5- من أهم العناصر التي تساهم على خلق الظروف

للأتمعة للإزدهار التصدير  
إصلاح القطاع القصريي  
والتمسرات الصيقة والمتنافسة  
للقوانين واللوائح وأساليب مباشرة  
هذا القطاع لمصبرات دول كاتة وضمان  
سرية إستجابتها لإنهاء إجراءات التعامل مع  
المصريين (الجمارك - الضرائب - أجهزة الأمن  
والصناعة - إلخ).

6 - يتمثل أن أولويات الاستثمار للمشروعات التي تلذي  
على خلق قطاع صناعي قادر على التسيؤن وفقاً بما تسيؤن  
الإجراءات والقوانين - إذا كان ذلك ممكناً - بما يخدم  
هذه الصمات والبازات التي نحو يزيد من كفايتها وقدرتها  
التنافسية في الأسواق الخارجية.  
7 - الاهتمام بإستخدام التكنولوجيا الميكانيكية والنيوالبقي  
لما لها من تقاربات محسوسة في تزايد اللغة المصنوعية والتي  
تؤدي إلى تلبية متوسط تكاليف البزعة من الماصيل الزراعية  
وإعادة ترتيب السياسات التصديرية فيما يتعلق بإستخدام  
الأسمدة الأزوتية والفوسفاتية والهوتاسية لما يشكله هذا  
الإستخدام من آثار بيئية غير مرفوعة بالرغم من تأثيره  
الإيجابي في إنتاج الأرض الزراعية.

## تأثيرات السوق العالمية

الإفراق إذا كان مفهوماً ومفولة يعني وضع الدولة في وضع  
تنافسي غير متكافئ بما يستتبع ذلك من آثار سلبية مداه على  
تسيؤن السلع أو الخدمة في بلدنا ويرجع الإفراق بأنه الإتزاؤ  
لرخص منتجات معينة سواء كانت سلباً أو خدمات أو لخدمات في  
سعر يقل عن سعر بيع السلعة في الدولة المستمقة أو في الدول  
الخارجية ويؤدي تصديرها إلى تساهل على السلعة إلى الأسواق  
بالمنتجات المحلية مما يؤدي إلى توقف المصانع من الإنتاج في  
الدولة لتزيرة لعدة السمله.

أى أن الإفراق بفاتل المنافسة ورغم أن الإفراق ضوابطه فإن  
بعض الدول الأوروبية والمركبة التي تصدرا سلعا الإفراق ضد  
بعض المنتجات المصرية التي تصدرا إليها مثل بارتد مصر  
حكومية ويوال أعمال وصناعة بالزاد والعلل لتكيد سلعة  
موقفاً وتعاملاتاً وإثبات عدم مبراستها بل هذه الأساليب  
التي يكتف بها الأمر إيجاد مصادرات تتحدث عن نفسها  
ويستاهل العالم كله من أن يتمتها أو بإفراق فضلاً  
عن مساعدة التصدير المصرية التي تاهم عليها قضايا إفراق  
والجراح بالعدم القصر والسياسي.

## تأثيرات السوق العالمية

يقال - والقول صحيح - أن المصدر سفير الدولة المصدرة ذلك  
وجب وسبق ميثاق شريف بعد أن هي تهاوتوا أو مشاقتا أو  
الإنترام بالمصافات والشروط البيورة والواجب توافرها  
للجودة والمصدر والواجب المرفوعة التسيؤن أو تصدير سلعة  
معدية الدولة كما يتطلب الأمر تتابعهم إحصائي  
لا تتعرض المصادرات المصرية في الأسواق الخارجية للإساءة  
والسماة والنفاصلة على أرض مصر في كافة مجالات تتطلب  
للتعاون الدولي بضميل على تراخيص تصدير دون خبرة أو  
كافة ومبارسون الجهة بهدف تحقيق مصالح صيقة ومكاسب  
شخصية ندر إلى منطقتهم القصرية كلها.

إن قضية التصدير التي تمثل جزءاً لا يتنفس من التنمية  
الشاملة والنفاصلة على أرض مصر في كافة مجالات تتطلب  
للتعاون الدولي بضميل على تراخيص التصديرية والإطراف المسؤلة  
عن التصدير لتكون تسيؤن متكاملة ومتعاوناً لا رفقة واحدة  
لصناعة مستقل تصديراً أفضل من إعتبر التصدير مرفوعة  
أساسياً في صناعة القصر والحق بالمستقبل والتعامل مع  
مشكلاته وقضاياها من عدمه لا ننظر.  
ونجاح سياسات التصدير إن تتوقف في النهاية على توع  
القادة الإنتاجية وإستماعها على توفيق وصلة خاصة على  
زيادة القدرة التنافسية للمنتج المصري في الأسواق العالمية  
التي تصدير دورها على مصريين أساسيين هما العوة  
والسعر فضلاً عن عوامل أخرى مثل الإلتزام بالمصافات  
ومواعيد التسليم وحسن التعبئة والتغليف  
وهذه أهمها ٢٢٢  
وهذه أهمها ٢٢٢  
وهذه أهمها ٢٢٢



# A . K . NAGGAR GROUP



***Egypt's fully integrated transport group offered through three divisions***

**Service:-**

- Egyptian Container Line Logistics
- Naggar Shipping Company
- Alexandria Superintending Company

info@egyconline.com  
info@naggar.com  
alexsupco@naggar.com

**Ship Owning**

- NSC Chartering
- Egyptian Container Line

**Technical**

- Damietta shipping & marine service Co.
- Norna Shipping Corporation ( Ship Management )
- Dan Reefer ( Cold Chain Managers )
- Naggar Engineering ( Ship Repairs )

***Your Cargo is in safe hands. We are committed to Quality, service speed & efficient cargo care.***

***Through a team of dedicated professionals***

***And***

**IT IS ALL UNDER ONE ROOF  
CALL US FOR MORE DETAILS**



**ECL Logistics**

A Member of A.K. Naggar Group



**Norna Shipping Corp. [S.A.E.]**

**Head office: No. 20 . Patrice Lumumba Street, P.O. Box 622 Latina District, Alexandria 21131 - Egyptian,**

**Tel.: +203 3906000, Fax: +203 4890122,**

**Email: info@egyconline.com / info@naggar.com / chartering@naggar.com**

**Cairo Office: No.37, Baghdad Street, Cairo - Egypt, Tel.: +202 2917560, Fax: +202 2917536**

**www.egyconline.com**

**www.naggar.com**

## A . K . NAGGAR GROUP

**The Transport Professionals of Egypt**





# الهندسية للحاويات

ش.م.م

## أنشطة الشركة :

### شحن وتفريغ :

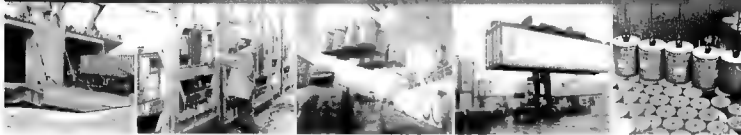
مزاولة أعمال الشحن والتفريغ لسفن البضائع العامة والسفن

### خدمة تشغيل ساحات :

مزاولة أعمال تدارك الحاويات والأنشطة المرتبطة بها من أعمال  
التحميل والتفريغ والتثبيت والتفكيك والتأمين بالساحات  
لكافة أنواع الحاويات المراددة والمصادرة.

### خدمة الحاويات :

- خدمة تصليح وإعادة إصلاح الحاويات المتأذية
- خدمة صيانة وإصلاح الحاويات المتسيرة
- خدمة إحتجاز ما قبل الرحلة للحاويات المتبردة (PTU)
- خدمة تسليم الحاويات المتأذية



[www.ship-crew.com](http://www.ship-crew.com)

٨ شارع محمد رجب (إتعداد ملاك البستان) خلف فندق ميركوري - سابا باشا - الإسكندرية  
تليفون : ٥٨٤٢٣٩٨ (٠٢) تليفون/فاكس : ٥٨٤٢٥٢٨ (٠٢) ص.ب: ٢٢٠ سيدى جابر - الإسكندرية

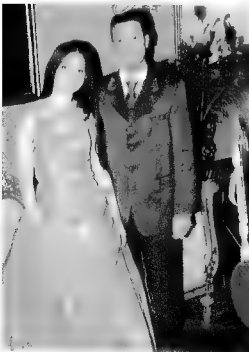




فى حفل عائلى بهيج زمت خطوبة  
الدكتورة رشا كريمة الزميل العزيز  
المحاسب رجب حسن رجب على المحاسب  
أيهن نجل الأستاذ محمود قرطام  
واسرة تحرير المجلة تهنئ  
العروسين وأسرتهما  
وتتمنى لهم كل سعادة وفناء

*Rasha  
Ayman*

*Comarati*



فى حفل بهيج ضم الأهل  
والأصدقاء تم بـحمد الله  
رفاق أحمد نجل الخير البحرى  
مهندس خيري الخولى على  
الأنسة منى كريمة الأستاذ  
محمد الشامس المحاسب  
وشرف الحفل لقيف من رجال  
النقل البحرى ورجال الأعمال  
واسرة تحرير المجلة تهنئ  
العروس وأسرتهما وتتمنى  
لهما حياة سعيدة وبالرفاء  
والنسن



تحت خطبة الأنسة سالى الجمال الطالبة بكلية الإعلام  
إلى المهندس سامح حسن فى حفل عائلى بهيج





# بیت للتجارة الدولية

عماسية اليويل الذهبى خصومات تصل إلى ٥٠٪ بدون جواز سفر

## الأسواق الحرة

إعطاء جمرکی ٢٠٠ دولار  
برفانات - كريستال - صيني  
مكولات - مشروبات

البيع لأعضاء البعثات  
الدبلوماسية والهيئات  
الأجنبية والمندوبين  
والمقادرين

## الأسواق التجارية

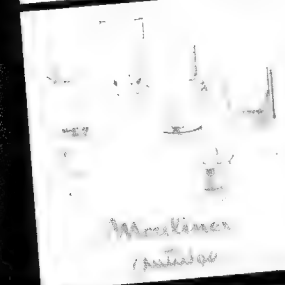
جميع انواع الاجهزة الكهربائية  
والمنزلية المستوردة والمحلية  
مراكات عائلي  
جنرال الكتريك - ويرلبول - كينود  
شارب - هيتاش - بالسونيك

مع خدمة ما بعد البيع

خصومات تصل إلى ٥٠٪

مع البيع نقدًا أو بالتقسيط

استيراد - تصدير - اسواق تجارية  
تقنين سفن



لا اوريد ١ ش قصر النيل - القاهرة ت ٥٧١٤١٩١ ٥٧١٥٥١٢ طلكس ٥٧١٦٦٦٥

## الاسواق التجارية

- فرع الطيران بالقاهرة ١ شارع الطيران مدينة نصر ت ٣٣٦٨٥٥٢
- فرع المعادي بالقاهرة ٢١ شارع ٢٢٢ منطقة دجلة ت ٥٧١٢٩٧٤
- فرع استكس بالاسكندرية ٢٧٧ شارع طريق الجيش ت ٧٠٣١٤٦٦
- فرع الفرقة مدني سي حد طريق انصر حد ت ١٥٠٣١٩٧١
- فرع دمياط ٢ - ابراج الشركة كورنيش النيل ت ٥٧٢٣٨٥١

- دمياط مياه بساتين البحري خلفه ٢٨ ت ٥٧٢٢٩٠٨٤٦
- الفرقة مدني سي حد طريق الشراطين ت ٧٥٢٣١٤٦٦
- رفح بالمعد البوي ت ٦٣٢٣١٠٢٢١٤
- السليم بالمعد البوي ت ٤٢٢٤٨٠ - ١٢٢٤
- طها بالمعد البوي ت ٦٣٢٣١٠٢٢١٤

- ٥٧٢٢٩٠٨٤٦ ت
- ٣٣٦٨٥٥٢ ت
- ٥٧١٢٩٧٤ ت
- ٧٠٣١٤٦٦ ت
- ١٥٠٣١٩٧١ ت
- ٥٧٢٣٨٥١ ت
- ٦٣٢٣١٠٢٢١٤ ت



ما نذنه فيه مما نذنه عليه

# لا بد من طريق بديل



بلا حرج نحن جميعاً في قارب واحد .. والقارب في عرض البحر والبحر هائج متلاطم الأمواج، والأنواء عالية ومعاصية  
أليس من الضرورة بمكان في هذا الظرف التاريخي أن نحكم العقل ونقدم المنطق وننقى الأهواء والمصالح الشخصية جانباً  
حتى نبحوا القارب ونتجوا جميعاً معاً؟

مصر يتألم ويتسأل ليس من أدوار الآخرين ولكن يتسأل عن دوره هو...  
إنني أوجه تساؤلي وتساؤلي إلى الجميع، هل انتقد أحدكم نفسه على حق وقته مع العلم أن الخطأ في حق الوطن ليس بالضرورة أن يكون المرء جاسوساً وإنما الخطأ في حق الوطن يبدأ مظهره ونظاماته الشخصية وإتقانه لملك واحترامه لزملائه وجيرانه.  
إن سوء مظهره وعدم نظاماته الشخصية وعدم إتقانه لملكه وحتى قيامه بإلقاء مخلفاته في الشارع إهانة لوطنه ووطنيته هي تنتفض جميعاً في وجه السلبية القاتلة وينبذها بتاتسناً كل منا له دور في هذا المجتمع وهذا الدور يبدأ من الشخص نفسه وكذلك مسكته وعمله إذا نظر الإنسان المصري إلى دوره في هذا المجتمع وحاول اختيار الطريق البديل وهو أن يصلح نفسه ومن هم مسئولين منه وأن يختار طريق العمل لا طريق الشكوى والانتقاد.  
الخلاصة أن هناك طريق بديل يبحث عن من يمهده وينيره ويرشد إليه، إننا نحاول إلقاء الضوء حول هذا الطريق الطويل فهل من مؤيد ومساند؟  
هل من أيادي مدعومة كي نبدأ رحلة الطريق البديل؟؟؟

الحقيقة أننا أصبحنا نعيش جميعاً (جو) الأزمة بصفة شبه دائمة فإن أزمة إلى أزمة، ومن كارثة إلى كارثة ... الجو العام أصبح مشحوناً متربهاً خافقاً ... ليس على مستقبل بل على لحظة التي يعيشها الآن ... المشكلات في وطني معروفة للجميع والطول كذلك معروفة للجميع لكن المهم غائبة والروح خاملة في مجلسي في مقاعد السلطنة الأممية لا هم له سوى الحفاظ على تلك المقاعد البوذية من خلال مد جسور العلاقات والمصالح مع الهيئات القاطنة في الخليج السياسي إنهم يتفرغون لرد على هجوم وانتقادات المعارضين ولا مانع من توجيه ضربات وقائية أو هجمات استباقية .. الخلاصة أن المسئول من هؤلاء يقض مدة خدمته في محاولة إرضاء المستويات السلطوية الأعلى ومحاولة إسكات الأصوات المعارضة التي قد تظهر من هنا أو هناك، في حين أنه لو تفرغ للعمل والتنظيم والتطوير والإصلاح، شرط أن تتوقف الهجمات العشوائية من المعارضين وأصحاب المصالح وأن يقف بجانب هذا المسئول من هم أنتمي منه إلى المستوى الوطني، اعتقد أن خوف المسئول - (أي مسئول - من الاستعانة والإفالة يدفعه للتفرغ لمحاولة حماية نفسه - هكذا يعتقد كل من في السلطة البحت عن ظهر أو سند يركن إليه المسئول وقت الشدة والأزمات قد يصل به إلى إرتكاب (مخالفات) أو (مخالفات) من أجل أن تصل للدرجة الوقوع في دائرة الفساد والفضائح يا سادة أن سعى المسئول إلى تأمين وسائل الإعلام حتى لا تقترب عنه بالقد والتجريح يجعله مضطراً لعمل صفقات مع الصحف ووسائل الإعلام بمعنى أدق وأوضح إعلاني في صحيفته " قلقت وفكرت ترى الصحفي من هؤلاء يبنو عليه الوفاق والإتزان في أول مقابلة وبعده يتحول إلى ما يشبه بانعات الهوى ويجر قلمه لن يدفع أكثر، وحينما يتوقف عن الدفع لا يتوقف ذلك الصحفي عن الإضادة، وإنما يتحول فجأة إلى الطرف الآخر من التفرج، إنني أعرف - للأسف - نماذج سيئة من هؤلاء يوزنون الكلمة بميزان البقال، كل كلمة تكتب وكل قضية تثار لابد وأن يكون لها ثمن، وفي المقابل هناك نماذج راضية تحمل معوم هذا الوطن ويبدلون القالي والتفيس من أجل كلمة حق وسط وكلام الباطل، إنني أبحث عن طريق جديد ... طريق نستطيع أن نسير فيه حتى نهاية العمر شريطة أن يكون هو الطريق الصحيح ... والطريق الصحيح المشهود هو الطريق الذي يصل بوطننا إلى بر الأمان، أراني أبحث عن المستحيل !! لكن الحقيقة إنني أفكر وأفكر بعق وتساؤل هل بحق هناك طريق بديلاً وأمن في التساؤل بديل من ماداة الحقيقة من وجهة نظري أن الناس والحكومة يسيرون في طريقين لا ثالث لهما، الأول هو طريق التأييد بلا حدود لكل الأوضاع الحالية وهؤلاء بالطبع هم من في السلطة ومن يتبعهم ومن يستفيد منهم، الثاني هو طريق المعارضة بلا حدود لكل الأوضاع الحالية وهؤلاء بالطبع هم من خارج السلطة والمشتاقين إليها، والجميع يشترك في إما تأييد الحكومة أو معارضة الحكومة؟ وكان الحكومة في الوطن وهي الشعب وهي الدولة! لكن البديل من وجهة نظري أن تترك الحكومة وشأنها وتبدأ مع الشعب مع العمال مع الطلاب مع الموظفين مع مناسحي الأضحية، مع أصحاب الحرف مع أصحاب الرأي مع المعلمين مع الفعاة مع رجال الشارع مع عامل النظافة مع أصحاب المطاعم مع رجال القانون مع رجال الدين ... البداية أراها في الشارع مع كل هؤلاء ..

## بوضوح ..

- إعدام "صدام حسين" بهذه الطريقة وفي هذا التوقيت .. ليست نهاية عصر الرجال الأقداد وإنما اعتقد أنها البداية.
- فصل الرأس عن الجسد • إنشاء إعدام برزان التكريتي قد تكون رسالة واضحة لمستقبل العراق كما يراه الصوفيون الطائفيون الانفصاليون.
- كلما رأيت أو سمعت المدعو محمد محلان أحسن بأن إسرائيل استطاعت أن تصل إلى مناطق حساسة في الجسد الفلسطيني!!
- معنوح إسماعيل، هاني سوري، عبد الله طاهر ترى لماذا انضمت الحزب الوطني ومن ساعدكم على الانضمام ومن ساعدكم للوصول إلى تلك المناصب القيادية في الحزب.
- ضبط إلقاء الشارع المصري لن يبدأ إلا بوجوه ومسائل إعلام "معتمة" وغير "متلوثة" وتجب مناهضة الأنواع لا ركوبها.
- كلما شاهدت قناة الأزداء الفضائية العراقية أحسست أن عراقاً جديدة يمكن أن يولد من رحم الظلم والقهر.
- كلما شاهدت الشمو مقتدى الصدر أحسن بالعراق والقرقر والإشموزان.



## الندرة في القوة والفقرو أزمة المياه العالمية

أصدر برنامج الأمم المتحدة الإنمائي تقرير عن التنمية البشرية 2006 تحت عنوان: القدرة على القوة والفقر وأزمة المياه العالمية حيث لا مساواة في شتى أنحاء العالم على سبيل المثال يتجاوز دخل أغنى 500 شخص في العالم حالياً مجموع دخل فقر 4.16 مليون شخص

• وينقسم تقارير التنمية البشرية إلى قسمين:

حداهما موضوعي: يركز التقرير في كل عام على قضية تهلك التنمية البشرية

**ثاني إحصائي:** يقوم بتقييم وضع التنمية البشرية للدول أو ما يسمى بدليل التنمية البشرية



أمن المياه جزء أساسي من التفهيم الأشمل للأمن البشري

يعنى ،تقرير البشرى أن أمن المياه يعنى موجه عام الحرس على أن يكون لدى كل شخص مصدر دائم يعتمد عليه للحصول على مياه مأمونة بالمقدار الكافى وبالسعر المناسب حتى يتمكن من أن يعيش حياة يندم فيها بالصحة والكرامة والقدرة على الإنتاج مع الحفاظ على النظم البيئية التى توفر المياه وتعتمد عليها فى نفس الوقت

ويذهب التقرير هذا العام إلى أبعد من أزمة نقص المياه الحالية حيث يعتبر أن الأزمة الحقيقية لا تتمثل في ندرة المياه ولكن يرتبط بالفرق وعدم المساواة وعلاقات القوى غير المتعادلة فضلاً عن سياسات إدارة المياه غير السليمة التي تزيد من حدة ندرة المياه.

وعلى الرغم من أن المياه هي شريان الحياة وأحد لعقوق الأساسية للإنسان إلا أنه على نقيض الحروب والكوارث الطبيعية نجد أن أزمة العرمان من المياه النظيفة والصرف الصحي ليست موضع اهتمام كبير من وسائل الإعلام مثل الجوع وبعد العرمان من الحصول على مياه ووسائل الصرف الصحي لاثبات أزمة صامتة يدني منها الفقراء

وأول من الحزن لأنه في عصرنا هذا الذي شهد تقدماً ملموساً على معظم الأصعدة ما زال هناك أكثر من مليار شخص لا يحصلون بحق الحصول على مياه نظيفة بل وهناك 2.6 مليار شخص يفتقدون إلى الحصول على نظام صرف صحي ملائم.

ويشهد كل عام موت 1.8 مليون طفل من مرض الإسهال الذي يمكن تجنبه بتوفير المياه النظيفة والمراحيض كما يتم التعيب من 443 مليون يوم دراسي بسبب الأمراض المتعلقة بشح المياه النظيفة

وتجدر في جميع الأوقات ما يقارب 50% من الناس في البلدان النامية يعانون من مشاكل صحية ناجمة عن شح المياه والنقص في الصرف الصحي  
أزمة المياه وتعمق الفجوة بين الجنسين

وبم يفاقم هذه الكاليف البشرية أن أزمة المياه والصرف الصحي تساهم في تعميق الفجوة بين الجنسين وعدم تمكين المرأة حيث تضطر ملايين النساء والفتيات الصغيرات إلى قضاء ساعات طويلة في جمع المياه وجعلها الأمر الذي يفرض

الفرص والمحدرات التي تتاح لمن ضمن المكافئ في موزامبيق والسندال والمناطق الريفية بشرق أوغندا أن تقطع النساء أكثر من 10 كيلو مترات وأن تفقد ما بين 15 ساعة إلى 17 ساعة أسبوعياً في جلب المياه.

ويكتشف التقرير عن تفاوت هائل في الأسعار قلما يزداد فقر الشخص كلما يزداد الثمن الذي يدفعه مقابل المياه النظيفة فعلى سبيل المثال أن معدل ما تنفقه الأسر المعيشية الأفقر

1000000

1000000

10% من دخلها.

في مقابل ذلك يعتبر إتفاق أكثر من 3% من دخل الأسرة في بريطانيا معاناة اقتصادية.

من ناحية أخرى فإن إشتداد المنافسة على المياه يمثل حالياً

بالإضافة إلى خطر التغير المناخي التهديد الأكبر للتنمية البشرية المستدامة إذ أن الطلب المتزايد من القطاع الصناعي ينتشر المناطق الحضرية والنمو السكاني والتلوث تسبب

منافسة كبار المنتجين.

يؤثر قضية إدارة المياه المشتركة على قوة السلام أو تآذي  
النزاع والسياسات المتبعة في البلاد المعنية هي التي تحدد  
أسار وفي هذا الإطار يدعو التقرير إلى إستبدال الأعمال  
حانية الجانب بالتعاون متعدد الأطراف ووضع الشواغل

تختلف بالتنمية البشرية وليس القوة والسياسة في مركز  
لحوار  
تؤثر قضية توفير المياه والصرف الصحي الملائم على  
إمكانيات البشرية وعلى المضي قدماً نحو تحقيق الأهداف

إنسانية للألفية الثمانية حيث يتصل كل هدف منها بالآخر  
لأن إحققنا في الهدف المتعلق بتوفير المياه والصرف الصحي  
نؤمن الأمل بالوصول إلى الأهداف الأخرى سيتعامل حتما  
كما تحقق أزمة توفير المياه والصرف تحقق التقدم الإنساني

يتكبح النظام الإقتصادي حيث تفرض على قطاعات كبيرة من  
لبشرية أن تحيا في ظل الفقر والضعف وانعدام الأمن  
من الالفت للأنظار أن يزيد عدد من يموتون بسبب الأمراض  
التي تسببها هذه الأزمة عن عدد من يموتون في أي حرب

النجاح في مواجهة أزمة المياه والصرف الصحي

نظمات الصحة العامة والتعليم والحد  
من الفقر. فهما عاملان قادران على  
رساء التنمية البشرية أو يفوضها إذ  
من الحصول على المياه يتجاوز مجر-

فكونه حقاً أساسياً من حقوق الإنسان  
مؤشراً حقيقياً مهماً للنمو البشري بل  
هو يعزز من إمكانية تمتع الإنسان  
بحقوق أخرى وبالتالي من النهوض

حياته بمستوى أفضل  
هكذا يمكنه أن يعجز بالتميز الفطري؟  
من التكاليف الإضافية الإجمالية  
تحقيق الأهداف الإنمائية للألفية

لخاصة للعام 2006 بقدر تقرير





# التروايا الإسرائيلية الجديدة



\* هل تريد إسرائيل حقاً إحياء «البحر الميت» ؟  
\* موافقة البنك الدولي بعد الرقصة التام أم المناوبات الإسرائيلية  
\* مصير والمخاطر البيئية والاقتصادية منه تنفيذ هذا المشروع

لهم بعد خافي على أحد حقيقة إسرائيل وبالتالي حقيقة نواياها دائماً.. فلم تنهض من إسرائيل سوى الإستيلاء على حقوق الغير حتى وإن أظهرت عكس ذلك.. فهل من الحقول تظهر فجأة نوايا حسنة وإنسانية لإسرائيل ؟

وهل أصبح مشروع إحياء البحر الميت قضية يبنية إسرائيلية هامة من أجل إنقاذ البحر الميت بالفعل وافقت ؟؟  
في ديسمبر الماضي التقت وفود من الأردن وفلسطين وإسرائيل بجانب ممثلين عن البنك الدولي وكان ذلك لدراسة مشروع توصيل مياه البحر الأحمر لإحياء البحر الميت وإنقاذ من الجفاف في الوقت التي كانت إسرائيل هي المسؤولة الأولى والأخيرة عن حدوث ذلك بعد أن قامت عام 1964 بتحويل مجرى نهر الأردن الذي كان يغذي البحر الميت بإلقاء العذبة بهدف الإستفادة من مياه النهر في زراعة صحراء النقب.. وقد تم بالفعل الانتهاء من دراسة جدوى هذا المشروع.

## البنك الدولي والمفاوضات الإسرائيلية

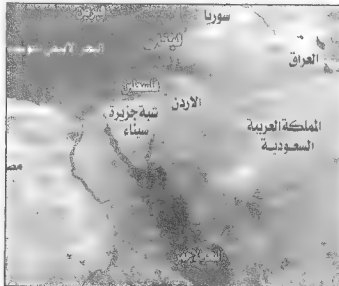
كان من المثير أن يوافق البنك الدولي مؤخراً على المشروع بلو أيضاً الاتفاق على دراسات الجدوى الخاصة به بعد أن ظل لسنوات طويلة رافضاً لفكرة المشروع ولقد برر البنك الدولي على ذلك نظراً لواقعة الجانب الفلسطيني للإستزك في المشروع وكان هناك عدة معاولات ومراوفاات من الجانب الإسرائيلي من أجل التحايل لعرض هذا المشروع ومن هذه المناورات:

- \* في عام 2002 تم عرض المشروع بإعتباره قضية بيئية في مؤتمر قمة الأرض في جوهانسبرج.
- \* وفي عام 2003 تم عرضه باليابان كإثنية قضية قومية وإنسانية في مؤتمر دولي عن المياه بدكتوره.
- \* وفي عام 2004 عندما طرح المشروع حيث كان يحمل الطابع الإقتصادي في الأردن بالمنتدى الإقتصادي وأيضاً في المؤتمر الدولي لإدارة المياه.

## المخاطر البيئية والاقتصادية من تنفيذ المشروع

أشار د محمد إبراهيم مستشار وزير البيئة للمصمات الطبيعية في إحدى الصحف القومية إلى أن هذا المشروع سوف يؤدي إلى تغيير طبيعة خليج العقبة هذا الخليج الغريد ما يؤدي إلى تدمير حالة الشواطئ والجزر المصرية المطلقة على الخليج والتي تعد ثروة طبيعية نادرة وتعتمد من أول القاصد الترفيهية للسائحين الأجانب مما يؤثر سلباً على الإقتصاد الوطني خاصة وأن خليج العقبة يشتهر بالعق الشديد وهجوم تياراته البحرية مما أدى إلى تركيز نسبة الأملاح فيه وبالتالي وجود أحياء مائية وشعاب مرجانية نادرة تخلصت فيه عبر ملايين السنين فشطط مايار و900 مليون متر مكعب بالتالي سيؤثر سلباً على هذا الخليج بسبب سرعة المياه أو تغيير خصائصها كما أن منطقة البحر الأحمر يعد من المناطق النشطة زلزالياً وأي تغيير جيولوجي بها ربما يؤدي إلى هزات أرضية متتالية وعنفية خاصة مع صعوبة التنبؤ بقوتها أو مركزها مسبقاً.

ونظراً لطبيعة وخطورة المشروع بالفعل شكلت وئاة الخارجية المصرية لجنة لدراسة هذا المشروع من أجل حماية مصالحها القومية وخاصة وأه المشروع سبق تنفيذها خلال الخمس سنوات القادمة ابتداءً من هذا العام وقد تم بالفعل تدفق الأموال لدعم هذا المشروع وتم أيضاً إعلان عدد من المنظمات اليهودية العاملة للمساهمة في هذا المشروع والذي قدرت إستثماراته المطلوبة بـ 4 مليارات و500 مليون دولار... ويقتضي السؤال، هل تريد إسرائيل حقاً إنقاذ وإحياء البحر الميت ؟؟؟



## فكرة المشروع

منذ سنوات كانت مساحة البحر الميت تزيد على ألف كيلو متر مربع بينما الآن تقلصت مساحته لنحو 660 كيلو متر مربع فقط مما أدى إلى تكثيف نسبة الأملاح المعدنية فيه لتزيد عن 30% من معدلها الطبيعي مما يقلل الآن أعلى نسبة ملحوة في بحار ومحيطات العالم وأصحاب فكرة المشروع يرون أنه يمكن معالجة هذه المشكلة بسحب أو «شفط» مليار و900 مليون متر مكعب من مياه البحر الأحمر كل عام وضخها في جسم البحر الميت لتعديده للحياة مرة أخرى.. وتبلغ اقصر مسافة من خليج العقبة إلى البحر الميت حوالي 192 كم 96% منها فقط أراضي رملية منبسطة بطول 12 كم تمتد من شاطئ الخليج إلى داخل صحراء النقب ونظراً لسهولة السطح في هذه الأراضي سيسمح بشفط 6 متر مكعب من المياه كل ثانية أما المسافة المتبقية لإنهاء تعلق ما قبلها بنحو 126 كم فوق سطح البحر والتي تمثل 96% وهي عبارة من هضاب مرتفعة وبالتالي ذلك سيحتاج إلى رفع المياه من خلال مضخات تصعب في أحواض صلاطة لتصل المياه إلى القناة التي سيتم شقها إلى هذه الهضاب حيث يتم إعادة ضخ هذه المياه مرة أخرى منها إلى البحر الميت من خلال أنابيب يبلغ طولها 180كم وبقطر 4م أهداف كثيرة خفية ومنها:

## الأهداف الإسرائيلية الخفية

- 1- يمكن الإستفادة من قوة ضخ المياه في توليد نحو 500 ميغاوات من الكهرباء يعاد إستخدامها في تحلية 850 مليون متر مكعب من المياه وبالتالي يمكن إستعمالها في أغراض وإقامة عدد من المشاريع.
- 2- يعد المشروع مصدر دائم ورخيص للثمن لتبريد المفاعلات النووية في صحراء النقب وخاصة في بعملة الذي يتم تبريده حالياً بالهواء
- 3- تمهد إسرائيل لإستيعاب نحو 3 ملايين مهاجر ومستوطن جديد فيها بصحراء النقب ولذلك تقوم بتعمير وتطوير عدد من الصحراء التي تشكل نحو نصف مساحة فلسطين خاصة بعد تزويدها بالمياه والكهرباء المولدة من هذا المشروع مما يعد إستيلاء جديد على الأراضي الفلسطينية.
- 4- يمكن إستخدام المشروع كإداة للنفاز إلى أسواق الخليج سواء بتصدير جزء من المياه المحلاة إليها أو بتقنية مشروعات إقليمية مشتركة خاصة إذا ربطنا هذا التصور برغبة إسرائيل في زيادة نفوذها بالبحر الأحمر التي يعد ذا أهمية خاصة بالنسبة لأمريكا.



تتوالى الامساك ويورثها الضال في مقاومة الاكتئاب

أكد باحثون إسرائيليون أن العداء يلعب دوراً رئيسياً في مساعدة العسر على مقاومة الاكتئاب. وأن عدداً من المصاعب الغذائية بين بينها الحمضيات اللعنية غير المشبعة أو مصطنع الكوليسترول والعديد من فيتامينات (B) لديها القدرة على التأثير على الحالة المزاجية ومما عداها ومن الآلة التي تشير إلى أن السمك والزيت التي يحتويها وبشكل خاص الحاضر الدهني أوميجا 3 يحصى من الإكتئاب.

حكمة العدد وعزى الكارن كن حذراً فالوت أهون مما بعده .. وأشد مما قبله

# نصائح لك لإمارة

## النصائح كيف تختار بشرتك

### الخطوة السريعة لفرد الشعر

اخذي الفلفل الأبيض يدهده

- زيتي / عسل نحل / زيت زيتون / حنة / بيضة

والزيت على شعرك لمدة ساعة ثم اغسليها مع مراعاة كمية الغسول حسب طول الشعر.

بالصحة صفة ... لتأثير

المقادر

- صسل أسود (ملعة كبيرة)

- زيت لوز 50 مللى

- بياض البيض عدد 2 بيضة

### الطريقة

- يخلط العسل مع الليمون في وعاء مع التليين عدة مرات لعمل عجينة متماسكة ثم تخلط

العجينة بزيت اللوز

### الاستعمال

- تستخدم كمية من هذا اليلسم في دهان خصلات الشعر من النهايات حتى الجذور ثم

يفسل الشعر بعد 20 دقيقة بالشامبو

تنظيف نقاط من الماء والحل

### كيف تتعاملين على جمال ومروشك

تتوالى الفناء الفاسم

- تدليك الرموش بزيت الفروع أو زيت الزيتون.

- إزالة المكياج بالتكامل قبل النوم بإختيار مريل مناسب لها.

### طرق العناية بالأيدي تكون شابة وجديدة

- مدري على يدك يومياً ليمونة مبعبة زيت الزيتون

- حاولي أن تدلكي يدك يومياً مع وضع طبقة من اللانازين أو بعض الحليب الطازج.

- بعد تقطيع الخضار أغسلي يدك بالماء الجاريد فقط دون إستخدام الصابون.

- اغسبي أطرافك كبر يوم لفترة أسبوع بالطيب المضاف إلى البوليدين الدافئ لتتحلى

على أطراف قويه

- إزالة أي إقتراب على الأصابع عليك بزيت شجرة الألى وزيت الثوم.

### عشر طرق للإهتمام بجمالك بوصفات طبيعية .. وبلا مكياج

1- مصير الليمون (الإفخاء) التمش وتحصين لون البشرة) كما يساعد على إختفاء

صفرة البرتقال

2- البريتال (لتنعومة بشرة اليدين فهو غذاء طبيعي للجلد).

3- الشمس (يغذي الشعر يمنع سقوطه).

4- المانجو (لتقوية الإنسان وجعلها).

5- التين (مفيد في حالة وجود حبوب بالبوجه فهو يقلل

الدهون بالبشرة).

6- الفراولة (لإزالة التجاعيد وجمال البشرة بدهان البشرة بعصير

الفراولة).

7- البونس (للحصول على بشرة مشرقة وجميلة حيث يشطف به

الوجه).

8- الخيار (يساعد الخيار المشور مع الحليب اللبونة في معالجة تجاعيد الوجه).

9- الخل (يساعد في نعومة الشعر ولعانه واتخلص من قشرة الرأس).

10- البطاطس (يساعد قشر البطاطس في تقطيع المظلة

حول العينين).

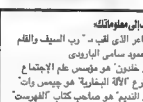
من أجل ما قالوه  
 1- إذا اكتشفت أنك تعمل ضد مصلحتك الشخصية فانت عاشق مبرنار شو  
 2- إذا تكلم الرجل حاول أن يكون منطيقاً وإذا تكلم المرأة حاولت أن تكون جذابة .. الفيلسوف الفرنسي أوبس  
 3- لا تطلب الفتاة من لديها إزواجاً فذا ظفرت به طلبت منه كل شيء .. شكسبير

### صديق أو ألدنق

الصلاة تحافظ على الصحة وهي جوية الكتيبة.  
 توملار فريق بحث مصري برئاسة الدكتور عادل عبد الحميد رئيس قسم العلاج الطبيعي بجامعة القاهرة إلى أن الصلاة تساعد الكتيبة على الحفاظ على جويته والقيام بوظائفها على الوجه الأكمل وإشارته إلى أن حركات الصلاة تساعد في الإرتقاء بوظائف الكبد والرتي فضلاً عن دورها في تثبيت مستوى السكر في الدم وسلامة القلب وصيغ ضغوط الدم وأيضاً الصلاة له إلى جوانب الفوائد المعنوية فإن الصلاة كذلك تساعد في تحقيق التوازن النفسي وصفاء الذهن وسلامة العقل.

### سبارة صينية على شكل حذاء حريمي

قامت مجموعة من الأشخاص في الصين بصناعة سيارة على شكل حذاء حريمي له كعب عال وقد تم طلاء السيارة بالدهاء باللون الأحمر وتم تصنيع هذه السيارة ليستغلها الصانعون في الأماكن السياحية وأسواق الهدايا التذكارية.



### "الشوكولاتة" اختراع صيني عالم أجهزة التليفونات

أحدث صينية في عالم أجهزة التليفونات المحمولة عبارة عن جهاز مصغر من الذهب والبلاتين وقد تم تزويده بالميزات المتطورة مثل المكالمات المسموعة وبمستوى البث الإذاعي وغيرها الكثير من التتاليات .. الطرف أن الشركة الكورية التي قامت بتصنيعه أطلقت عليه إسم "الشوكولاتة"

### تأرجح حريمية على طريقة الصندل والاحياء والشبي

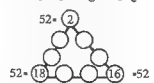
أعلن المصمم اللوين مارلو في أرجاء الحنية التي يعيش فيها إنه سيتزوج الفتاة التي تتناسب معاسات مع فستان الزفاف والغائم اللذين جهزهما لإفخاء منذ سنوات وبعد البحث المضى وجد أخيراً صانته في ألمانيا "21 عاماً" التي تتن في منزل بعيد عنه بعدة أميال والتي تتناسب والغائم والفسان مع معاساتك وأك اللوين الذي عجزته خبيثته السائلة قبل أربعة أيام فقط من زفافها وبعد أن تم جميع الترتيبات له أصر على إتمام الزفاف تحت أي ظرف وهذا ما حدث بالفعل فقد راع في غرام أن بعد أن رآها وتكاد أنها الفتاة الخامسة له بعد أن تتناسب قياس الفستان والغائم معها بشكل مذهل.

### من عالم العيون .. تجزئ العرايا وتشتد ألسنة

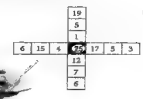
تتميز العرايا بفتنتها على تغيير لون ذلك حسب الضوء والحرارة والرآن الطبيعة التي تعيش فيها ليختلف من درجات الأخضر والأصفر والبيني وتتميز الفكر بوجه "قرنيه" أو مايشبه غطاء الرأس كما يتأرجح طول العرايا حسب أنواعها من 7.5 سم إلى 10سم وفي محيطه الجسم ولها لون طويل يستخدم كحرف إشارتي لها عيران بارتزان تمطيها جفان تاركة فتحة صغيرة ومع ذلك تتميز بجفافها بالتي تتحرر كل واحدة منهما مستقلة عن الأخرى وترى مجالاً يشغل دائرية كاملة على أنسوان العرايا أولين من جسمها وهي تستخدم في إسطواء غذائها أيضاً وهناك بعض أنواع من العرايا تضع بيضها خارج جسمها والبيض الآخر يحتفظ بالبيض داخل جسمها حتى يلقى

### تسلسلي

عزني الأضواء في الأرقام التالية 8 - 10 - 13 - 14 - 19 - 20 في مكانها المناسب من الدوائر المرفقة على أن يكون مجموع كل ضلع من أضلاع المثلث مساوي 52



### حل المسابقة العدد القادم





# مجتمع إنترناشيونال



عصام أمين علام بقطاع النقل البحري يهنئ  
محمد عوض وعروسه بسمة الجعاوي بالزفاف السعيد



تم زفاف الزميله شيماء محمد خليفة بفرع الدولية ببورسعيد على السيد/وايد محمد  
ياسين وأسرة المجلة تهني الأستاذ محمد خليفة وأسرتي العروسين وبالألف والبنين



أجمل التهاني القلبية من العاملين بشركة أميرال  
للزميل سالم هاشم وعروسه ولاء وجيه



مستشار التحرير وأسرة تحرير المجلة يهنئون الزميل/ ممدوح سلطان  
بمناسبة خطوبة شقيقه الأستاذ محي سلطان بإتحاد الإذاعة والتلفزيون  
القضائية المصرية على الدكتورة حسنة صلاح الدين ألف مبروك للعروسين



حفل زفاف العروس/ دعاء وبيع  
العريس/سامح رمضان

## تهنئة قلبية



أسرة تحرير المجلة تهني المهندس/ عمرو جزايرين رئيس مجلس إدارة الشركة الدولية  
للعبارات السريعة لمصنوع الشركة على درع التميز السياحي لعام 2006 كأفضل شركة  
بمنطقة الشرق الأوسط من الجمعية الدولية للتنمية السياحية مع تمنياتنا بمزيد من  
التطور والازدهار



الأستاذ الدكتور/ رفعت  
رشاد والأستاذ الدكتور/  
جمال غلوش والدكتور/ أيمن  
النحراوي وجميع الأساتذة  
والحاضرين والزملاء يهنون  
جميعاً المهندسة/نبهان حلمي  
الفيشاوي خالص التهنئة مع  
نوام المزد من التاج والتوايق

## عيد ميلاد سعيد



محمد أحمد خليفة



يوسف محمد السيد  
عبد الوهاب



محمد عبد الرحمن مصطفى



Official Level Partner

الألعاب هبه البوريني  
نادي الجزيرة

الأشبال  
الأول مصر ( عائشه القلبي )  
الثاني : مصر ( سماره وبستم )  
الثالث جورجيا  
الرابع مصر ( كريمةان لببيب )  
الخامس : بلغاريا  
السادس : روسيا

هابل  
الصفحة

اللاعبة ياسمين رستم  
نكادي سيورتنج

اللاعب ماري فريد شوقي  
نادي الشمس

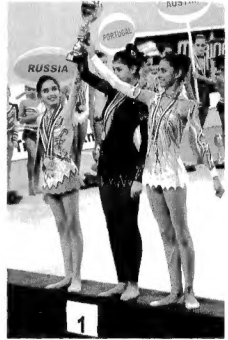




نادي سبورتيج المركز الثالث  
سلمى نادر - ياسمين رستم - ياسمين وافيقي



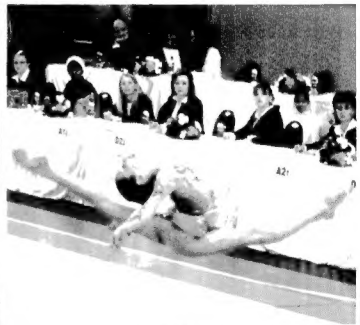
نادي الجزيرة المركز الثاني  
سارة شريف - مي علاء - علياء الكاتب



منتخب مصر المركز الأول  
مي كرم - ماريان شوقي - هبة البورياني



جماعي نادي سبورتيج تحت ١٥ سنة  
مع المهندس أدهم كامل عضو الاتحاد واللجنة المنظمة



اللاعبة سارة رستم  
نادي سبورتيج





الفريق الجامعية مع الدكتور ماجة إسماعيل والدكتورة ليلى الشحات



اللاعبه عائشة الصلبي نادي الجزيرة



اللاعبه سارة رستم نادي سبورتنج



اللاعبه هبة البوريني نادي الجزيرة



مؤتمر صحفي قبل انطلاق البطولة مع أعضاء اللجنة





الشركة المتحدة للخطوط البحرية

## المتحدة حروب

التحدي: جروب هي مجموعة شركات كبرى بالمملكة العربية السعودية تم إنشاؤها برأس مال 2 مليار ريال سعودي. ويقود على ادارتها نخبة من رجال الأعمال ومن أعلى الكفاءات الإدارية، وتمتلك مجموعة من الشركات والكبرى بالمملكة.

- فنانين • مئة • وفنانين برج - مئة • أطفال بشرى السليمانية الرياض • طلبة مطار جدة •
- رئيسون السعودية الأجنبية - مئة • • العربية - ثلاث • الرياض •
- نظام الحج • هناك • ضحك • الضاحك • والسمات • ان تعمل • لعازق السبعة • المتحدة • ا • والعارة • السبعة • وس • حيث • التي • تعزل • عن • مبادئ • الفوقدة • وش • الشيخ •

العبارة المتحدة | ترفع علم المملكة العربية السعودية

الخط الملاحى للعبارة "الفرقة - فضا - الفرقة" للنقل الركاب والسيارات والبضائع بين المملكة العربية السعودية وجمهورية مصر العربية بسرعة 37% عقدة بحرية لمدة الإبحار 3 ساعات، حمولة العبارة 640 ركاب، وحوالى 175 سيارة مسجلة الضمانات القرفعية، لاسواق الحرة 25%

- مطابق لجميع اشتراطات وسائل ومواصفات السلامة والأمان العالمية

منطقة خدمات تحتوي على:

- أسواق حرة بها منتجات عالمية - مركز الصداقات وخدمة رجال الأعمال - شبكة تليفزيون وفضائية

شركة ميناتورز مصر

شركة م. م. ه. مسوية لرئيس سياحي 49- رأس مال مسجل 8 مليون جنيه - 12 فرعيات - 28-  
فرن يجمع المحافظات جمهورية مصر العربية - وكل جميع شركات الطيران العالمية - تقديم كافة  
الخدمات السياحية وعضو جميع المنظمات الدولية والعالمية وكل عام الشركة المتحدة للخطوط  
البحرية - المتحدة 1 - ق. مصر

شركة القوافل الدولية للنقل - المملكة العربية السعودية

وقيل عام الشركة المتحدة للتطوير العربية - للحدادة  
شركة سعودية متخصصة في النقل الدولي ونقل الحجاج بالمملكة العربية السعودية.  
ومقرها مكة المكرمة ولها فروع في جدة وينبع وضبا ووكلاد بجميع المدن والمحافظات  
السعودية والهند 300 فرع. مؤسس: مؤسس 2006 مكتب - حرم - سينما DVD



لعادة مزاياها مع الشعور بالاهتمام البحرية

شركة ميتلورز - مصر

002023639207 فاكس 002025323909 تلفون

مملكة البحرين

0096625413040: فاكس 0096625414040: مكة تليفون

0096644331212 البعثة 0096644331313 البعثة 0096644331515 البعثة

2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 278, 279, 280, 281, 282, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 289, 290, 291, 292, 293, 294, 295, 296, 297, 298, 299, 300, 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 319, 320, 321, 322, 323, 324, 325, 326, 327, 328, 329, 330, 331, 332, 333, 334, 335, 336, 337, 338, 339, 340, 341, 342, 343, 344, 345, 346, 347, 348, 349, 350, 351, 352, 353, 354, 355, 356, 357, 358, 359, 360, 361, 362, 363, 364, 365, 366, 367, 368, 369, 370, 371, 372, 373, 374, 375, 376, 377, 378, 379, 380, 381, 382, 383, 384, 385, 386, 387, 388, 389, 390, 391, 392, 393, 394, 395, 396, 397, 398, 399, 400, 401, 402, 403, 404, 405, 406, 407, 408, 409, 410, 411, 412, 413, 414, 415, 416, 417, 418, 419, 420, 421, 422, 423, 424, 425, 426, 427, 428, 429, 430, 431, 432, 433, 434, 435, 436, 437, 438, 439, 440, 441, 442, 443, 444, 445, 446, 447, 448, 449, 450, 451, 452, 453, 454, 455, 456, 457, 458, 459, 460, 461, 462, 463, 464, 465, 466, 467, 468, 469, 470, 471, 472, 473, 474, 475, 476, 477, 478, 479, 480, 481, 482, 483, 484, 485, 486, 487, 488, 489, 490, 491, 492, 493, 494, 495, 496, 497, 498, 499, 500, 501, 502, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 509, 510, 511, 512, 513, 514, 515, 516, 517, 518, 519, 520, 521, 522, 523, 524, 525, 526, 527, 528, 529, 530, 531, 532, 533, 534, 535, 536, 537, 538, 539, 540, 541, 542, 543, 544, 545, 546, 547, 548, 549, 550, 551, 552, 553, 554, 555, 556, 557, 558, 559, 560, 561, 562, 563, 564, 565, 566, 567, 568, 569, 570, 571, 572, 573, 574, 575, 576, 577, 578, 579, 580, 581, 582, 583, 584, 585, 586, 587, 588, 589, 590, 591, 592, 593, 594, 595, 596, 597, 598, 599, 600, 601, 602, 603, 604, 605, 606, 607, 608, 609, 610, 611, 612, 613, 614, 615, 616, 617, 618, 619, 620, 621, 622, 623, 624, 625, 626, 627, 628, 629, 630, 631, 632, 633, 634, 635, 636, 637, 638, 639, 640, 641, 642, 643, 644, 645, 646, 647, 648, 649, 650, 651, 652, 653, 654, 655, 656, 657, 658, 659, 660, 661, 662, 663, 664, 665, 666, 667, 668, 669, 670, 671, 672, 673, 674, 675, 676, 677, 678, 679, 680, 681, 682, 683, 684, 685, 686, 687, 688, 689, 690, 691, 692, 693, 694, 695, 696, 697, 698, 699, 700, 701, 702, 703, 704, 705, 706, 707, 708, 709, 710, 711, 712, 713, 714, 715, 716, 717, 718, 719, 720, 721, 722, 723, 724, 725, 726, 727, 728, 729, 730, 731, 732, 733, 734, 735, 736, 737, 738, 739, 740, 741, 742, 743, 744, 745, 746, 747, 748, 749, 750, 751, 752, 753, 754, 755, 756, 757, 758, 759, 760, 761, 762, 763, 764, 765, 766, 767, 768, 769, 770, 771, 772, 773, 774, 775, 776, 777, 778, 779, 780, 781, 782, 783, 784, 785, 786, 787, 788, 789, 790, 791, 792, 793, 794, 795, 796, 797, 798, 799, 800, 801, 802, 803, 804, 805, 806, 807, 808, 809, 810, 811, 812, 813, 814, 815, 816, 817, 818, 819, 820, 821, 822, 823, 824, 825, 826, 827, 828, 829, 830, 831, 832, 833, 834, 835, 836, 837, 838, 839, 840, 841,

سموحة - طريق 16 مايو - 2 عمارات السكنية 1 سكنية

00203425549 00203429461

009584195070 503.8





INTERNATIONAL SHIPPING & TRANSPORT CO.  
الشركة الدولية للملاحة والشحن



# WE CARRY YOUR CONFIDENCE

INTERNATIONAL SHIPPING & TRANSPORT CO.

E.S.Co

ARAB REPUBLIC OF EGYPT

*The pulse of goods  
around the world, all  
day and all night*

With the largest fleet of  
container ships connected  
to a worldwide network  
of trucks and trains,  
APL can be relied on to  
move your goods  
around the world

## Dubai Regional Office:

Telephone: (01) 521304

## Suez Office:

Adabia Port

Tel. & Fax: 2- (062)-360440, 360441

## Cairo Office:

5, Farid St., Heliopolis

Tel: 2-(02)- 4141590, 4141591

4141592, 4141593

Fax: 2-(02) - 4141885

## Alexandria Office :

10, Romanian Museum St.,

Al Messalah- Attareen

Tel.: 2-(03)- 4809015 (5 lines)

Fax: 2-(03)- 4805786

## Port Said Office:

21, Al Gabrty St.

Tel: 2-(066)- 352940, 352941

352942

Fax: 2- (066)- 352943

